BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO II.—NÚM. 351 | BUENOS AIRES, MARTES 11 DE SETIEMBRE DE 1894 | Dirección y Administración: Balcarce 300 | Director: Angel Menchaca

ACUERDO DE CREACIÓN

Artículo 1° En el «Boletín Oficial», que aparecerá diariamente en la Capital de la República, se hará la publicación oficial de las leyes, decretos, resoluciones, informes y demás datos que den á conocer el estado y movimiento de la Administración.

Art. 2° En el «Boletin» deberá publicarse asimismo todos los avisos del Gobierno.

Art. 3° El «Boletin» deberá hacerse circular convenientemente en todas las reparticiones de los tres poderes del Estado y se distribuirá en suficiente número de ejemplares, á los gobiernos de provincia, legaciones y consulados argentinos.

Art. 4° Los documentos que en él se inserten serán tenidos por auténticos y obligatorios por efecto de esa publicación»—*(2 de mayo de 1893.)*

SUMARIO

ACUERDOS Y DECRETOS

Ministerio del Interior

Resolución mandando proveer de 74 uniformes de invierno á la gobernación del Chaco Austral, con destino á los gendarmes de la misma, y mandando que la contaduría liquide su importe.

(Expediente núm. 2330, letra C, 1894.)

Buenos Aires, setiembre 10 de 1894.

Teniéndose en cuenta lo resuelto por decreto dictado en acuerdo general de ministros de 20 de febrero ppdo. y habiendo la gobernación del Chaco Austral solicitado por la comisaría de guerra se confeccionen los artículos que menciona á fojas 1, con destino á la gendarmería del territorio,

El Presidente de la República

RESUELVE:

Artículo 1° El ministerio de la guerra dispondrá lo necesario para que la comisaría de guerra confeccione setenta y cuatro ponchos é igual cantidad de kepíes y de pares de botas con destino á la gendarmería del territorio del Chaco Austral á los precios establecidos á fojas 3 de este expediente.

Art. 2° A los fines del pago, la contaduría general liquidará el importe asignado en el inciso 20, ítem 3°, parte 1ª á favor de la gobernación del Chaco Austral para la adquisición de los artículos de que se trata.

Art. 3° Comuníquese, publíquese, insértese en el registro nacional y vuelva este expediente á contaduría general para la liquidación correspondiente, previa toma de razón de la oficina de contabilidad del ministerio.

SAENZ PEÑA.
MANUEL QUINTANA.

Ministerio de Hacienda

Decreto nombrando miembro del jurado de contribución territorial de la circunscripción de Flores, á don Eleodoro Montarcé.

Buenos Aires, setiembre 10 de 1894.

Habiéndole sido aceptada la renuncia interpuesta por el señor José de Carabassa del cargo de miembro del jurado de contribución territorial de la circunscripción Flores,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1° Nómbrase para ocupar dicho puesto al ciudadano don Eleodoro Montarcé.

Art. 2° Comuníquese, etc. y pase á la dirección general de rentas.

SAENZ PEÑA,
JOSÉ A. TERRY.

Resolución ordenando se ponga en posesión del puesto que antes desempeñaba al señor Eulogio C. Blanco.

Buenos Aires, setiembre 10 de 1894.

Visto la nota que precede de la dirección general de rentas, en la que manifiesta que considera suficientemente castigada la falta cometida por el expendedor de sellos de la sucursal tribunales don Eulogio C. Blanco con la suspensión sufrida,

SE RESUELVE:

Vuelva á la dirección general rentas para que ponga en posesión del puesto que antes desempeñaba al señor Eulogio C. Blanco, dándose por compurgada la falta cometida, con la suspensión sufrida.

JOSÉ A. TERRY.

Resolución no haciendo lugar al canje de una letra, solicitado por el señor Paul Acguier

Buenos Aires, setiembre 10 de 1894.

No pudiendo el Poder Ejecutivo hacer uso de la equidad en cosas que están regidas por la ley, máxime cuando sus mandatos son expresos y teniendo en consideración que no obstante toda la fe que merece la aseveración del recurrente, no puede constatarse de una manera fehaciente, que la no renovación de la letra no dependa de distinta causa que la invocada,

SE RESUELVE:

No ha lugar al canje de una letra de ($ 80) ochenta pesos moneda nacional de curso legal, que gestiona el señor Paul Acguier, fundado en que su no uso ha dependido de haber demorado en el correo por espacio de seis meses.

Vuelva á la dirección general de rentas.

JOSÉ A. TERRY.

Resolución ordenando el pago al habilitado de la comisión valuadora de ps. 43,417,80 para pago de sueldos y gastos.

Buenos Aires, setiembre 10 de 1894.

Páguese por tesorería general, previa intervención, al habilitado de la comisión valuadora de la Capital, la cantidad de ($ 43.417.80) cuarenta y tres mil cuatro cientos diecisiete pesos ochenta centavos de curso legal, importe de la adjunta planilla de sueldos y gastos por los meses de junio, julio y agosto del corriente año.

Impútese al inciso 13, ítem 3, anexo D del presupuesto general vigente,

SAENZ PEÑA.
JOSÉ A. TERRY.

CRONICA ADMINISTRATIVA

Ministerio de Hacienda

PAGOS EN FONDOS PÚBLICOS DE LA LEY NÚM. 3059 DE 5 DE ENERO DE 1894.—(Deuda consodada.)

Núm. 1175.—Miguel Winterburg, $ 250, por su haber del mes de diciembre de 1892.

Núm. 1176. Ferrocarril Central Argentino, $ 363,10, por pasajes.

Núm. 1177. Id id id, $ 827,28, por pasajes.

Núm. 1178. Id id id, $ 732,13, por pasajes.

Núm. 1179. Ferrocarril Argentino del Este, $ 96,15, por pasajes y fletes.

Núm. 1180. Ferrocarril Buenos Aires y Ensenada, $ 3,60, por pasajes.

Núm. 1181. Id. id. id. $ 54,58, id.

Núm. 1182. Id. id. id. $ 259.36, id. y fletes.

Núm. 1183. Id. id. id. $ 542,65, por id.

Núm. 1184. Ferrocarril Gran Oeste Argentino, $ 604,80, por id.

Núm. 1185. Id. id. id. id. $ 682,40, por id.

Núm. 1186. Id. id. id. id. $ 9,30 por id.

Núm. 1187. Id. id. id. id. $ 160,75, por id. y fletes.

Núm. 1188. Id. id. id. id. $ 20,90, por pasajes.

—

Núm. 1189. Máximo Crespo, $ 140, por sueldos.

—

Núm. 1190. Amadeo J. Zeballos, $ 1,100, por id.

—

Núm. 1191. Alejandro Rothe, $ 1.600, por id.

—

Núm. 1192. Jefe de la sección administrativa de la dirección de correos, $ 300, para pago á don Felipe Garabenta, por subvención (transporte de correspondencia.)

—

Núm. 1193. Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, $ 22.086,53, por pasajes.

—

Núm. 1194. Ferrocarril del Sud, pesos 14.948,30, por indemnización y servicios en 1880.

—

Núm. 1195. Manuel Berdier, $ 72, por gratificación de mesa.

—

Núm. 1196. Ferrocarril al Pacfíico, $ 64,70, por pasajes.

Dia 27

Núm. 1197. Eliseo Quiroga, $ 248, por diferencias de sueldos de setiembre á diciembre de 1890.

—

Núm. 1198. B. Cabral y Cª., $ 300, por gastos de entierro del teniente coronel Pedro C. Racedo.

—

Núm. 1199. Miguel Winterburg, $ 400, por diferencias de sueldos de setiembre á diciembre de 1890.

Dia 28

Núm. 1200. Eduardo Salinas, $ 150, por sueldo como subprefecto del Bermejo, por noviembre y diciembre de 1888.

—

Núm. 1201. Ferrocarril al Pacífico, $ 894.89, por pasajes.

—

Núm. 1202. Jorge Mackern, $ 37.30, por útiles de escritorio.

—

Núm. 1204. Compañía Unión Telefónica. $ 530, por servicio en los talleres de marina en 1888.

—

Núm. 1205. Id. id. id., $ 697.50, por servicio en varias reparticiones de la armado en 1890.

—

Núm. 1206. Gobernacíón de Misiones, $ 50, por leña suministrada á los presos en los meses de julio á setiembre de 1892.

—

Núm. 1207. gobernación de Misiones, $ 277,25, por racionamiento á presos en agosto de 1892.

—

Núm. 1208. Id. id. $ 334,21, por id. id en setiembre de id.

—

Núm. 1209. Id. id. $ 800,39, por id. id, en noviembre y diciembre de id.

—

Núm. 1210. Id. gobernación de la Pampa Central, $ 187.97, por racionamiento á presos en setiembre de 1892.

—

Núm. 1211. Id. id. $ 213,30, por id. id. en octubre de id.

—

Núm. 1212. Id. id. $ 256,75, por id. id. en diciembre de id.

—

Núm. 1213. Id. id. $ 245,82, por id. id. en noviembre de id.

—

Núm. 1214. Id. del Rio Negro, $ 125,55, por id. id. en agosto de id.

Núm. 1215 Id. id. $ 1179,20, por id. id. durante el año 1889.

—

Núm. 1216. Id id, $ 125,55 por id id en diciembre de 1892.

—

Núm. 1217. Id id, $ 121,50 por id id en noviembre de 1892.

Dia 29

Núm. 1218. Warterloo y Sans, $ 2183,39 por útiles de escritorio provistos al ministerio de la guerra.

—

Núm. 1219. S. Gianello por Francisco Vadala, $ 500 por fletes en 1888 por traslación de un galpón del Golfo Nuevo á Rawson.

—

Núm. 1220. Luis Premoli, $ 248 por pasajes.

—

Núm. 1221. José G. Frigerio, $ 620 por sus sueldos como piloto del vapor Py durante los meses de agosto á diciembre de 1892.

—

Núm. 1222. Administrador de *Sud América*, $ 100 por suscripción en noviembre de 1888.

—

Núm 1223. Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, $ 17,35 por pasajes.

—

Núm. 1224. Id id id, $ 14.53, por pasajes.

—

Núm. 1225. Id id id, $ 98,26, por id.

—

Núm. 1226. Compañía francesa de ferrocarriles de Santa Fe, $ 71,63, por pasajes.

—

Núm. 1227. Id id id id, $ 4641, por id.

—

Núm. 1228. Id id id id, $ 4,80, por id.

—

Dia 31

Núm. 1229. Compañía Nacional de Transportes, $ 121,90, por pasajes.

—

Núm. 1230. La Platense, $ 759,99, por fletes en setiembre y octubre de 1892.

—

Núm. 1231. Isaac Oliveira Cézar, pesos 336, por haberes en los meses de octubre de 1890 á diciembre del mismo año.

—

Núm. 1232. Nicolás Mihanovich, 2.900, por servicio de vapores.

—

Núm. 1233. Micaela Ovando de Alvarez, $ 8.191,36, por haberes de pensión de 4 de julio de 1872 á fin de diciembre de 1889.

—

Núm. 1234. Compañia de Gas de Belgrano, $ 1.142,53, por gas suministrado á penitenciaría en 1890.

—

Importe de lo abonado durante el mes de agosto en titulos de consolidación $ 345.275,53.

Dirección G. de correos y telégrafos

—

Setiembre 10 de 1894.

El director general de correos y telégrafos ha recibido los siguientes telégramas:

San Luis (Corrientes)—Ayer todo el dia llovió despacio. Tiempo sigue malo.

Corrientes—El rio creció cinco centímetros.

Rio 4º (Córdoba)—Ayer de 5 a. m, á 12 nevó mucho.

Sauce Achiras y Salsacate—Tiempo nublado.

Dirección General de F.F. C.C. Nacionales

—

Explotación de ferrocarriles

—

Buenos Aires, junio de 1894.

Al excmo. señor ministro del interior.

Por resolución del directorio que presido, tengo el honor de presentar á V. E. la memoria de la explotación de los ferrocarriles de la República, correspondiente al año próximo pasado.

Con este motivo saludo á V. E. con mi mayor consideración.—*Miguel Tedín.*

—

EXPLOTACIÓN, EXTENSIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LAS LÍNEAS

La red de ferrocarriles en explotación durante al año 1893 ha alcanzado á 13.961/132 kilómetros de extensión, y representa un capital de 436.422.437 $ oro.

Según el ancho de la vía, se distribuyen como sigue:

De 1m676.....	8.258/792	kilometros
» 1m435.....	1.115/400	»
» 1m	4.560/400	»
» 0m75	26/500	»

Y los capitales que ellas representan, son:

De propiedad de la Nación.......	44.424.304
Garantizados por la Nación.......	86.031.080
De particulares nacionales........	240.785.183
» » provinciales.......	65.181.870

El valor kilométrico de las vías es como sigue:

Ferrocarriles de la Nación..............	43.297 27
» garantizados..............	22.460 —
» particulares nacionales....	39.125 —
» » provinciales ..	22.092 —

ó sea un término medio de $ 31.259 por kilómetro para todas las vías.

Según el territorio que atraviesan las vías férreas, están distribuídas así:

Capital Federal, 72k6 ó sean 33,ks por cada 100 ks.2.
Buenos Aires, 4.220,7 id 1,33 id id 100 id.
Santa Fe, 3.362,9 id 2,56 id id 100 id.
Entre Rios, 718,2 id 0,95 id id 100 id.
Corrientes, 397,2 id 0,37 id id 100 id.
Córdoba, 1.948,2 id 1,11 id id 100 id.
San Luis, 327,1 id 0,43 id id 100 id.
Mendoza, 372,7 id 0.43 id id 100 id.
San Juan, 86,6 id 0,08 id id 100 id.
Catamarca, 362,1 id 0,39 id id 100 id.
Santiago del Estero, 1.046,9 id 1,02 id id 100 id.
La Rioja, 152,1 id 0,17 id id 100 id.
Tucumán, 505,5 id 2,01 id id 100 id.
Salta, 275,5 id 0,20 id id 100 id.
Jujuy, 50,5 id 0,11 id id 100 id.
Pampa Central, 68,1 id 0,04 id id 100 id.
Chubut, 70,1 id 0,03 id id 100 id.

Con relación á la población están distribuídos como sigue:

Capital Federal, 0.13 ks por cada 1000 habitantes.
Buenos Aires, 3,99 id id 1000 id.
Santa Fe, 11,23 id id 1000 id.
Entre Ríos, 2,39 id id 1000 id.
Corrientes, 1,40 id id 1000 id.
Córdoba, 5,13 id id 1000 id.
San Luis, 3,11 id id 1000 id.
Mendoza, 2,48 id id 1000 id.
San Juan, 0,76 id id 1000 id.
Catamarca, 3,07 id id 1000 id.
Santiago del Estero, 12,17 id id 1000 id.
La Rioja, 1,77 id id 1000 id.
Tucumán, 2,15 id id 1000 id.
Salta, 1,59 id id 1000 id.
Jujuy, 0,84 id id 1000 id.
Pampa Central, 1,13 id id 1000 id.
Chubut, 2,33 id id 1000 id.

PRODUCTOS Y GASTOS

El producto bruto de la explotación de todas las vías férreas se elevó á $ 66.764.672,38 m/n y los gastos á pesos 39.420.110,50, dando por consiguiente un resultado líquido de $ 27.334.561,88 m/n, el cual reducido á oro al tipo medio de 328 %, equivale á $ 8.336.453,62, ó sea el 1,91 % de interés sobre el capital invertido.

Este resultado no es por cierto satis-

factorio para la industria ferrocarrilera, tan digna como cualquiera otra de obtener beneficios mejores, desde que en ella se emplean valiosos capitales y se despliegan fuerzas intelectuales de gran mérito, y aún sin tener en cuenta la influencia benéfica que ejercen en el desenvolvimiento político, económico y social de la Nación; pero ello debe atribuirse únicamente á la depreciación que ha sufrido la moneda en que se cobran las tarifas y no á la falta de tráfico, pues los resultados generales revelan que éste ha aumentado notablemente en la mayoría de las líneas.

En efecto, se han transportado durante el año por todos los ferrocarriles 12.969.145 pasajeros, 6.295.992 toneladas de carga y 64.094 toneladas de encomiendas y equipajes, lo que representa un aumento sobre el año anterior de 1.381.562 en los pasajeros, 892.632 toneladas en las cargas y 5.870 toneladas en las encomiendas y equipajes,

Si las tarifas se hubieran cobrado á oro, es evidente que los resultados económicos de la explotación hubieran sido muy superiores, dando también un producido medio de un 4 o/o sobre la totalidad de los capitales invertidos, lo cual se habría podido considerar como un resultado satisfactorio, si se tiene en cuenta que existen varias líneas que atravisan territorios despoblados, con muy escasa producción y que tienen un valor kilométrico exagerado.

Divididos los productos según los grupos en que se clasifican las líneas férreas en virtud del origen de sus capitales y de la jurisdicción á que pertenecen, corresponden:

A las líneas de propiedad nacional...............	$	1.472.583 40
A las líneas garantizadas por la Nación..........	»	10.572.459 39
A las líneas de propiedad particular (nacionales).	»	47.658.821 67
A las líneas provinciales (con ó sin garantía)....	»	7.060.807 92

Los gastos según la misma agrupación han sido:

En las líneas de la Nación	$	1.373.020 07
» » » garantizadas	»	9.497.454 67
» » » particulares	»	23.056.308 27
» » » provinciales	»	5.493.327 55

Y los resultados líquidos con relación entre los productos y gastos, han sido:

En las líneas de la Nación......	$	194.126 66	ó 90 %
En las líneas garantizadas.....	»	2.199.453 01	» 89 »
En las líneas particulares.......	»	24.602.513 40	» 48 »
En las líneas provinciales......	»	1.567.480 37	» 77 »

Las pérdidas que han tenido varias líneas férreas han ascendido á 1.219.011,62 pesos, que corresponden:

A líneas de la Nación.....	$	94.563 33
» » garantizadas por la Nación...............	»	1.124.448 29

De estas sumas corresponden:

Al ferrocarril de Deán Funes á Chilecito...........	$	94.563 33
Al Noroeste Argentino.....	»	37.755 74
Al Nordeste Argentino.....	»	195.997 20
Al de San Cristóbal á Tucumán..................	»	621.497 29
Al Trasandino.............	»	181.948 51
Al de Villa María á Rufino.	»	87.249 55

Los productos líquidos por kilómetro de vía explotado, según las agrupaciones indicadas, han sido:

Líneas de la Nación..........	$	97 04
» garantizadas.........	»	280 90
» particulares..........	»	3.997 64
» provinciales..........	»	531 26

Se observa que son las líneas de propiedad particular las que han dado mejores resultados; pero hay que tener en cuenta que, en primer lugar, son mucho más antiguas y por consiguiente han tenido tiempo para desarrollar la población y la producción de los territorios que atraviesan, que están en condiciones más favorables para una explotación económica á causa de su topografía, y que sus tarifas son, en general, mucho más elevadas que las de las líneas garantizadas y de propiedad de la Nación.

GARANTÍAS

Como se ha dicho anteriormente, el capital garantizado á las diversas líneas alcanzan á $ 86.031.080 oro, y la garantía anual equivale á $ 4.807.258,57 oro, y deducida de ella la suma que las empresas deben devolver de su producto líquido con arreglo á su ley de concesión que representa $ 1.054.728,31 oro, resulta un desembolso efectivo de $ 3.752.530,26 oro.

Si á esta suma se agrega el interés del capital que representan los ferrocarriles de la Nación, que solo alcanzan á cubrir sus gastos de explotación, el cual, al tipo del 5 o/o anual, equivale á $ 2.221.215, se tendrá que el monto del gasto anual que soporta la Nación para la viabilidad férrea asciende á la suma de $ 5.973.745,26 oro sellado.

No es posible entrar á investigar si los beneficios que la Nación deriva de este desembolso corresponden á los sacrificios que él representa, pues muchos de ellos son de orden moral, que no pueden apreciarse en cifras; pero desde luego puede juzgarse que representan una pesada carga para los contribuyentes en general, y que deben buscarse los medios para que principalmente recaiga sobre los que más directamente reciben los beneficios de las vías férreas.

El importe de lo devengado por razón de garantía hasta el 31 de diciembre de 1893 asciende á $ 27.250.891,21 oro y lo abonado á $ 18.088.152,35, quedando, por lo tanto, un saldo de $ 9.152.738,86, del cual hay que deducir $ 16.667.620,67 moneda nacional que varias líneas están obligadas á devolver como importe de su producto líquido, según las cláusulas de la ley de concesión.

Esta devolución se hará al practicar la liquidación definitiva de las cuentas de garantía, la que ha sido retardada hasta ahora á causa de cuestiones suscitadas entre el gobierno y las empresas respecto á la manera de aplicar el artículo de la ley relativo á los gastos de explotación, las cuales, según lo estipulado en la misma, deben ser resueltas por un tribunal arbitral.

El problema de la liquidación de las garantías de los feorocarriles es de lo más complicado. Desde luego y tomando como punto de partida las leyes y contratos de concesión, se encuentra que no han sido hechos con la debida previsión y conocimiento de las verdaderas necesidades de la explotación. En unos casos se ha fijado un tipo para los gastos, que está muy lejos del verdadero, y en otros se ha autorizado á gastar todo lo que se considere necesario hasta la totalidad del producto bruto, sin establecer bases racionales para determinarlas y dejando librada únicamente al criterio del gobierno ó de las empresas su determinación, con lo cual se ha creado un conflicto permanente desde que se trata de intereses antagónicos.

La fiscalización, por otra parte, de los gastos reales se hace sumamente difícil por lo complicada que es la contabilidad de los ferrocarriles, y requeriría un personal numeroso dentro de la administración. En cuanto á los productos, su fiscalización se hace por medio de los interventores nacionales que hay en cada una de las líneas garantizadas á medida que se efectúan las operaciones en los libros de la empresa, la cual se controla más tarde en las oficinas de la dirección de ferrocarriles nacionales, en vista de todos los documentos y comprobantes que para aquellas sirvieron.

La concesión de vías férreas garantizadas se hizo sin tener un plan general de la red que debía formarse en vista de las necesidades é intereses económicos de la Nación. Así se autorizaron vías en competencia unas con otras, con garantía nacional y sin que las necesidades del comercio pudiera justificar la existencia de ambas, y en su construcción se invirtieron enormes capitales que necesariamente tenían que grabar los transportes, neutralizando así las ventajas de la más fácil y rápida comunicación.

Se ha visto que el término medio del valor kilométrico de las líneas garantidas es de $ 22.460 oro, y como el capital entra como factor en la formación de las tarifas en la proporción del 75 % por término medio, se comprende que éstas no pueden reducirse más allá de un cierto límite, fuera del cual constituirían un error económico, pues se obligaría á que la comunidad contribuyese á costear servicios que beneficiarían á unos pocos.

Para que los ferrocarriles garantizados pudieran prestar verdaderos servicios al comercio, habría sido necesario que su valor kilométrico no excediera de diez á doce mil pesos, con cuya base su capacidad de transporte habría sido muy suficiente para satisfacer, por un período talvez de veinte años, las necesidades de los territorios á que sirven, despoblados aún en su mayor parte, y que se hubiera estudiado previamente una red, siguiendo las corrientes naturales del comercio.

Por otra parte, la colonización ha debido ser el complemento obligado de los ferrocarriles, y así como se han dado leyes para la expropiación de los terrenos necesarios para las vías y se han gastado fuertes sumas en su ejecución, así también han debido darse para construír centros de población y de producción que alimenten á aquellos, evitando que solo sean beneficiados los propietarios de las grandes zonas de territorio al costado de los caminos, cuando el sacrificio ha sido impuesto á toda la comunidad.

LÍNEAS DE LA NACIÓN

Las líneas de propiedad nacional alcanzan á 1.026.029 kilómetros de extensión, y, como se ha dicho antes, representan un capital de $ 44.424.304 oro.

Están distribuídas como sigue:

Ferrocarril Andino.....	254/300	con trocha de 1/m	676
» Dean Funes á Chilecito............	297/640	» » »	1/m
» Chumbicha á Catamarca..........	65/695	» » »	1/m
» Central Norte (Salta y Jujuy).....	398/594	» » »	1/m

El trabajo efectuado por estos ferrocarriles está representado por 149.440 pasajeros, 198.565 toneladas de carga y 2.374 toneladas de encomiendas y exceso de equipajes, dando aumento respectivamente sobre el año anterior de 8.892 en los pasajeros, 56.971 toneladas en las cargas y 811 toneladas en las encomiendas y equipajes.

La explotación de las líneas de la Nación se ha hecho bajo la superintendencia inmediata de la dirección de ferrocarriles nacionales, y aunque se tropezó en un princidio con bastantes dificultades á causa de no encontrarse un personal suficientemente idóneo para las diversas ramas de su servicio, se ha conseguido regularizarlo últimamente, haciendo que entre á figurar en el presente año en el presupuesto general de la administración, tanto con sus productos como con sus gastos, con lo cual ha sido posible establecer su contabilidad y control con arreglo á la ley.

Los libros de contabilidad del año

1893 no se hicieron oportunamente por las causas arriba mencionadas; pero en los primeros meses del presente se completaron en manera de establecer con exactitud el balance de entradas y salidas, quedando, de este modo, las administraciones en condiciones de tener su contabilidad al día en lo sucesivo.

El servicio público, por lo demás, ha sido regular con relación al escaso tráfico de las líneas, pues en los primeros años de su explotación no alcanzaron á cubrir ni aún los gastos de sus administraciones, no obstante estar ellas reducidas á lo estrictamente necesario y ser modestas las remuneraciones de los empleados.

FERROCARRIL ANDINO

El capital de esta línea es de $ 6.690.511 oro sellado, según las avaluaciones hechas por una comisión del departamento de obras públicas de la Nación.

Su producto bruto ascendió á pesos 639.829,10 m/n, y sus gastos ordinarios de explotación á $ 501.826,53, dando un resultado líquido de $ 138.062,57, ó sea la relación de 78,40 % entre unos y otros y un interés de $ 0.612 sobre el capital invertido. El aumento sobre el año anterior ha sido de $ 114.910,80 ó sea un 496.34 %.

El producto por kilómetro explotado ha sido de $ 2.518.33, los gastos de pesos 1.975.70 y la ganancia de $ 543,53.

Los pasajeros transportados han sido 38.387 y las cargas 108.655 toneladas que representa un aumento de 1.250 pasajeros y 62.830 toneladas de carga, respecto al año anterior.

Estas cifras revelan que esta línea, que por algunos años se había mantenido con un tráfico estacionario, ha empezado á adquirir un aumento que augura mejores resultados en lo futuro. La causa de ello está en las colonias agrícolas que se están fundando á los costados de la vía, atraídas por las fáciles condiciones de adquisición de los terrenos y las ventajas que ofrecen sus bajas tarifas. Puede observarse que el aumento de productos no está en la misma relación que el de la carga transportada; pero ello se explica teniendo en cuenta que una gran parte de ella está constituída por pasto seco y cereales que tienen una tarifa en extremo reducida.

El material rodante de esta línea se compone de 17 locomotoras, de las cuales sólo 12 son servibles, 21 coches con un total de 62 ejes y 266 vehículos de carga, con un total de 742 ejes, ó sea un término medio de 56 ejes por cada 10 kilómetros de vía.

Si se tiene presente que la mitad por lo menos de ese material es muy antiguo y se halla muy deteriorado por haber servido á la construcción del ferrocarril Gran Oeste Argentino, se comprenderá que es insuficiente para las necesidades del tráfico presente, y con más razón para lo futuro.

En efecto, ha sido necesario alquilar á otras líneas cinco locomotoras y un buen número de vehículos, cuyo costo ha disminuído en $ 81.431,51, lo que se hubiera obtenido como producto líquido, si la línea hubiera poseído el material necesario.

Será indispensable, por lo tanto, aumentar su tren rodante con 200 vehículos de carga, diez coches y otras tantas locomotoras, para ponerla en condiciones de atender á las exigencias del tráfico; de lo contrario, se harán oir en el año venidero con más vigor que ahora, las quejas de los productores de esa zona por falta de wagones para transportar sus productos, sin que le sea dable á la dirección de ferrocarriles nacionales subsanar esta deficiencia; pues ni aún es posible obtenerlos en arrendamiento de otras empresas, porque todas ellas tienen su tráfico recargado y no pueden aumentar su capital á causa de los malos resultados financieros que las líneas arrojan.

La vía permanente de esta línea puede considerarse en regular estado, después de las renovaciones parciales que se han hecho en los rieles y durmientes, algunos muy desgastados por un uso de veinte años; pero es de temer que, á medida que el tráfico aumente, el deterioro se manifieste en toda su extensión á la vez y sea necesaria una reparación general. Las obras de arte y estaciones se hallan, en general, en buen estado, con excepción de los puentes sobre los ríos Ají y Chaján, que siendo de madera, amenazan ruina.

Está ya autorizada su reconstrucción con vigas y pilares de hierro y se ejecutará en todo el presente año.

FERROCARRIL CENTRAL NORTE

(Tucumán á Salta y Jujuy)

El capital de esta línea está avaluado en $ 23.045.780 oro y como su extensión es de 398.594 kilómetros, equivale á pesos 57.903 por kilómetro.

Sus productos han ascendido á pesos 674.283,55 m/n, dando un aumento únicamente de $ 2.642,68 sobre el año anterior y sus gastos de $ 619.276,66, ó sea una disminución de $ 55.293, respecto del mismo y el producto líquido ha sido de pesos 55.006,89. La relación entre los productos y gastos ha sido de 91,84 % y el interés sobre el capital equivale á pesos 0,072. El producto líquido por kilómetro explotado ha sido de $ 138,20 m/n.

El tráfico está representado por 91.087 pasajeros, 80.296 toneladas de carga y 900 toneladas de encomiendas y equipajes, ó sea un aumento de 9046 toneladas en las cargas, habiéndose conservado próximamente el mismo número de pasajeros.

Esta línea fué librada al servicio público en toda su extensión en el mes de febrero de 1891 y aunque en los primeros años su administración tropezó con muchas dificultades y sus productos no alcanzaron á cubrir los gastos de explotación, hoy puede decirse que ha entrado en un período regular de explotación y su tráfico empieza á aumentar debido á las bajas tarifas que hacen posible la exportación de algunos productos de aquellos lejanos territorios.

La deuda de esta línea correspondiente á ejercicios vencidos es de $ 367.319,09 y ella proviene en su mayor parte de que la administración dispuso para su propio servicio de las recaudaciones pertenecientes á otras líneas por servicios hechos en tráfico común y por sueldos del personal subalterno y artículos de consumo que no fueron abonados á su tiempo por falta de fondos.

El tráfico á Bolivia, que en años anteriores fué de mucha importancia por esta vía, cuando el ferrocarril solo llegaba hasta Tucumán, ha disminuido mucho debido á que las corrientes del comercio han buscado su salida hacia el Pacífico, merced á los ferrocarriles que se han construido desde el centro del territorio de Bolivia hacia la costa. Si el Central Norte se prolongara hasta los distritos mineros de aquella nación, es seguro que se volvería á atraer hacia el Atlántico los productos que hoy buscan su salida por el otro océano.

La producción local está todavía embrionaria, de manera que el mayor tráfico está representado por leña, madera y azúcar, artículos todos de tarifas tan bajas que apenas alcanzan á cubrir los gastos de tracción y movimiento. Así se ha visto que el rendimiento de la línea no ha sido bastante para formar renta sobre el capital invertido, ni para atender al desgaste de los materiales.

La vía se halla, en general, en buen estado, así como las importantes obras del viaducto del Saladillo, túneles y puentes.

No obstante estar construída la vía en la región montañosa, cortada por muchos cursos de agua, que en la época de las lluvias se convierten en torrentes, ha sido posible mantenerla expedita para el tráfico todo el año; pero la experiencia ha demostrado que es necesario construir algunas alcantarillas y pequeños puentes á más de los existentes, y que es necesario defender las obras actuales con enfaginados y enrocamientos á fin de impedir la acción destructora de las corrientes sobre ella.

El alambrado de la vía en toda su extensión también se hace necesario para garantir la marcha de los trenes.

La línea poseía 45 locomotoras, de las cuales solo 20 están en condiciones de servicio y las restantes necesitan reparaciones de más ó menos importancia; 53 coches con un total de 212 ejes, y capacidad de 1907 asientos, y 516 wagones con 2036 ejes y 6120 toneladas de capacidad.

Aunque alguna parte de este material está ya muy destruído y es antiguo, es, sin embargo, suficiente para las necesidades del tráfico, y su reparación se hará á medida que éste lo exija, para no gravar la explotación actual con los gastos que se originarían trabajos que no son de urgente necesidad.

FERROCARRIL DE DEÁN FUNES Á CHILECITO Y DE CHUMBICHA Á CATAMARCA

El capital de la primera de estas líneas está avaluado en $ 12.234.174,69 oro, y en $ 2.300.000 el de la segunda, siendo su extensión respectivamente de 297.640 y 65.695 kilómetros, habiendo sido abiertas al servicio público en junio de 1889 la vía á Catamarca, y en julio de 1891 la vía á Chilecito hasta la estación Patquía.

El resultado de la explotación ha sido el siguiente:

	Productos	Gastos	Pérdidas
Línea de Deán Fúnes..	81.496,23	176.059,59	23.382,93
			Líquido
« Catamarca........	51.775,72	50.874,12	901,60

Ambas líneas han tenido una disminución en sus productos con relación al año anterior, siendo de $ 23.382,93 en la primera y de $ 2,961,76 en la segunda, cuyo fenómeno no tiene otra explicación que la disminución del tráfico debido á la crisis que soportan las provincias de La Rioja y Catamarca á que dichas líneas sirven.

La línea á Chilecito tiene su término actual en el desierto, puede decirse, y mientras no llegue á esta ciudad, donde puede desarrollar la industrio minera, y á la de La Rioja, donde existe un núcleo de población sucesptible de aumentarse y de producir, no llenará su objeto y será una pesada carga para el erario público.

La vía se conserva, en general, en buen estado; pero puede decirse que se halla incompleta, porque existen varias alcantarillas provisorias y se han construído desvíos á un nivel inferior de la vía general en diversos puntos en que las aguas han cortado los terraplenes, formando en toda una extensión de 5950 metros.

El grave defecto de esta vía proviene de que las aguas de las sierras bajan abarcando una gran zona sin cauce regular, y según la pendiente natural, deben cruzar por ella. Como no se han previsto las aberturas ni obras de defensa que el caso requería, han seguido en cierta extensión por los canales de préstamos al costado de ella, formando cauces profundos á causa de la naturaleza deleznable del suelo, y finalmente han

cortado la vía en diversos puntos donde ha sido necesario construír desvíos.

Esta dirección ha hecho practicar un estudio general que servirá de base para un anteproyecto destinado á asegurar la estabilidad de la vía en toda su extensión, el cual será oportunamente sometido á la superioridad. Idénticas observaciones pueden aplicarse á la línea de Chumbicha á Caatamarca.

Esta sección, que no es sino un complemento del ramal de Recreo á Chumbicha, perteneciente al ferrocarril Central Córdoba, está separada de la administración, que reside en Deán Funes, por una distancia de 321 kilómetros, y, como es consiguiente, su explotación se resiente de esta situación anormal. Tanto por esto como porque sería mas cómodo para el público depender de una sola administración, sería conveniente llegar á un arreglo con la administración de la referida línea para que tome á su cargo la explotación de este pequeño ramal.

El material rodante de ambas líneas se compone de 21 locomotoras, muchas de las cuales necesitan serias reparaciones, porque fueron usadas en la construcción de la via; 21 coches con capacidad de 596 asientos, 494 vehículos de carga con 1576 ejes, todo lo cual es muy superior á las necesidades actuales del tráfico; pero tendrá su aplicación una vez que la vía esté construida en toda su extensión.

Las tarifas que rigen en estas líneas son altas con relación á las otras de la Nación, porque mientras que en el Central Norte y Andino, la base para pasajeros de 1ª clase, por ejemplo, es de 2,5 centavos oro por kilómetro, en aquellas es de 4,7 y 5 centavos y así proporcionalmente en las de 2ª clase y cargas; pero si se tiene en cuenta el reducido tráfico que tienen y que los productos no alcanzan á cubrir los gastos de explotación, se llega á la conclusión de que es indispensable conservarlas, so pena de que el déficit que debe cubrirse con rentas generales sea mucho mayor de lo que es actualmente.

TARIFAS

El problema más complicado en la explotación de los ferrocarriles es sin duda el de las tarifas que deben aplicarse por los transportes. De ellas dependen principalmente los resultados económicos de las empresas e influyen directamente en el desarrollo comercial y agrícola de las zonas á que sirven.

De ahí resultan dos tendencias ó corrientes de opinión, frecuentemente en pugna. La una, fundada en el principio de que los ferrocarriles son empresas comerciales y que tienen derecho á obtener un cierto beneficio sobre los capitales en ellos invertidos, y la otra en que se les debe considerar principalmente como elementos auxiliares para el desenvolvimiento de la industria y de la riqueza nacional.

Si se tratara de líneas de propiedad exclusiva de la Nación y ella tuviera los medios de satisfacer los compromisos que su construcción hubiera originado, es evidente que el problema quedaría reducido á fijar como costo del transporte únicamente las sumas necesarias para atender á los gastos directos de explotación y conservación de la via; quedando así los ferrocarriles equiparados á los caminos públicos; pero si se les considera como empresas comerciales es indudable que tienen derecho á fijar tarifas que les permitan hacer frente á sus gastos y á obtener además una cierta renta sobre los capitales invertidos, siempre que ésta no exceda de un cierto límite fijado en la ley de su concesión, porque de lo contrario quedaría el comercio á merced de las empresas por el monopolio que este sistema de transportes viene á poner en sus manos.

Y este principio económico que es de estricta aplicación tratándose de vías pertenecientes á compañías privadas, lo es también en el caso de empresas basadas en una garantía de la Nación; porque si estas hubieran de desembolsar de rentas generales el todo ó la mayor parte de las sumas que representa el interés garantido, resultaría que se tendría que gravar á todos los habitantes del país para atender á servicios que solo benefician á una parte de ellos.

De estos principios se deduce que deben entrar como factores en la formación de las tarifas, en primer término el capital de las líneas que es de un carácter permanente y los elementos variables que se derivan de su condición topográfica, tráfico, etc.

Para llegar á conocer el valor de estos factores se requiere una buena estadística en donde estén aglomerados en orden metódico todos los elementos que deben servir para deducir por el cálculo el coeficiente que en cada caso se debe aplicar á fin de obtener el precio unitario de los transportes ó sea la tarifa mínima que corresponde á cada línea. Sobre este tipo cada empresa agrega la cantidad que juzga necesaria en cada clase de transporte, dado su costo de producción y precio en los mercados de consumo á fin de obtener de su tráfico el producto necesario para cubrir los gastos de explotación é intereses sobre el capital.

La cantidad ó las masas á transportar así como la distancia que han de recorrer, son elementos que inflluyen para que las tarifas sean más ó menos elevadrs, porque entrando los gastos variables en una proporción mínima con relación á los de carácter permanente, el producido será directamente proporcional al mayor tráfico, mientras que los gastos solo crecerían en la proporción de un 10 á un 15 %. Pero es bien entendido que estos resultados se obtendrán únicamente cuando la tarifa sea superior al mínimum del gasto de explotación, pues si fuera inferior se originarían pérdidas y ellas serían mayores mientras mayores fueran las distancias á recorrer y las cantidades á transportar.

De ahí resulta que los artículos de poco valor no pueden ser objeto de comercio cuando su transporte debe hacerse á grandes distancias, porque no es legítimo ni económico pretender que se reduzcan las tarifas más allá del límite que corresponde á cada ferrocarril.

El principio que generalmente se ha adoptado en la tarificación de los ferrocarriles argentinos es el de la aplicación del precio unitario á la distancia á recorrer, lo cual no es equitativo en absoluto ni es económico, porque coloca á los productos de los distritos lejanos de los mercados en condiciones muy desventajosas respectos á los más cercanos. En efecto, no es equitativo este principio, porque en la explotación de los ferrocarriles existen ciertos gastos que son constantes é iguales, cualquiera que sea la distancia á que se efectúen los transportes, los cuales entran en el tipo unitario y su aplicación á cada unidad de distancia vendría á pesar mayormente sobre aquéllos en razón directa de la distancia recorrida.

En algunos casos se ha tratado de corregir esta injusticia, estableciendo una carga especial llamada *terminal*, independiente de la tarifa kilométrica, con la cual se ha pretendido compensar los gastos comunes á toda clase de carga, cualquiera que sea la distancia á recorrer; pero el principio más equitativo y racional sería de establecer tarifas según zonas á las que se apliquen los valores que resulten de la distancia y de los que son independientes de ella.

El estudio comparativo de los datos estadísticos que suministre la explotación de todas las vías férreas, por algunos años, permitirá fijar con precisión unos y otros valores, y la dirección de ferrocarriles se preocupa de estudiar este problema para presentar en oportunidad las bases á que debe someterse la tarificación de los ferrocarriles de la República. Entre tanto, lo que desde ya podría realizarse es la unificación del sistema de clasificación de cargas, reduciéndola al menor número posible á fin de evitar las complicaciones que para el comercio y las empresas trae su aforo, cuando se han establecido numerosas categorías de cargas, diferentes en cada línea, sobre que tienen que pasar las mercancías y diferentes precios unitarios ó concesiones ó tarifas especiales.

La dirección de ferrocarriles nacionales iniciará en breve una conferencia con los administradores de todas las líneas nacionales y provinciales á fin de estudiar la manera de llegar á una clasificación uniforme ó á lo menos á la simplificación de lo que existe actualmente.

Basada en los principios generales que se acaban de exponer, la dirección ha informado en algunos casos oponiéndose á las reducciones de tarifas que algunos gremios industriales y comerciales han solicitado, desde que con la aplicación de las que actualmente rigen los resultados financieros de la explotación habían sido poco satisfactorios, no alcanzando en algunas líneas los productos á cubrir los gastos y en otros habiendo producido un interés insignificante. Los estudios que han servido de base á estas opiniones figuran en los anexos de esta memoria y hacen conocer el prolijo y complicado procedimiento que ha sido necesario seguir á fin de llegar á los resultados que se han expuesto, que son la expresión de la verdad, deducida de la estadística por el cálculo.

TREN RODANTE

El material de transportes en servicio de todos los ferrocarriles durante el año ha sido de 1065 locomotoras de diversos tipos; 1522 coches, y 911 furgones con un total de 5.364 ejes y una capacidad de 65.734 asientos y 29.920 wagones de carga representando 82.860 ejes y una capacidab de 314.306 toneladas.

Este material está distribuido según lo demuestra el siguiente cuadro:

	Locomotoras	coches	wags
Línea de la Nación....	65	97	1023
Líneas garantizadas..	248	308	4571
Líneas particulares nacionales............	591	822	20061
Líneas particulares provinciales.........	161	295	4284

Este material distribuido según la extensión de las líneas corresponde por cada diez kilómetros.

	Nacionales	garantizados	particulares	provinciales
Locomotoras...	0,63	0,76	0,98	0,54
Coches.........	0,94	0,87	1,37	1,00
Wagones.......	9,97	12,23	33,46	14,52

Con relación al tráfico y la extensión de las líneas, la proporción del material rodante da un término medio de 4,39 vehículos por cada 100.000 toneladas kilómetro por kilómetro de vía.

Comparada con la proporción de material que tienen los ferrocarriles de las principales naciones de Europa que dan un término medio de 1,74 vehículos por igual unidad de transporte se ve que las líneas argentinas estan mejor dotadas que aquellas, aunque sus servicios no sean tan regulares, lo que tiene su explicación en la mejor utilización que allí se hace del material por ser la produc-

ción más uniforme, mientras que en este país es intermitente como consecuencia de la época de las cosechas agrícolas que forman la base de la producción y tráfico nacional.

Solo cinco líneas en este país tienen una dotación inferior al término medio de las europeas con relación á su tráfico y son el ferrocarril Andino, Buenos Aires al Pacífico, Oeste Santafesino, Central Córdoba y San Crístóbal á Tucumán; los demás, lo superan, como puede verse en la tabla número 9 que figura en el informe anexo de la letra D.

Y no sería prudente en estas circunstancias en que tanto las empresas ferroviarias como todo el comercio del país sufre las consecuencias de las crisis económicas, pretender el aumento de matetenial rodante para atender en un momento dado al transporte de toda la producción, porque una gran parte de él quedaría sin utilizarse durante una época del año y de consiguiente el interés del capital que representa debería cargarse sobre los transportes hechos, los cuales según lo manifiestan los productores están ya gravados en exceso con los fletes.

ESTADÍSTICA

Por decreto de fecha 3 de diciembre de 1891, fué creada en la dirección de ferrocarríles nacionales una oficina destinada á reunir en una forma metódica, á la vez que científica, todos los datos y elementos necesarios para hacer conocer la marcha de todas las administraciones de las líneas férreas de la República, así como sus capitales y los resultados económicos de cada empresa, al mismo tiempo que permitiera fiscalizar de una manera eficaz las cuentas de gastos de explotación de las línes garantidas.

Aunque se trataba de una institución enteramente nueva en en el servicio administrativo y que, por lo tanto, debía tropezar con numerosos inconvenientes para obtener de las empresas todos los datos que fueran necesarios, ha logrado sin embargo completar el primer volumen que corresponde á la explotación del año 1892, el cual ya ha sido publicado y espera poder presentar en el curso del presente la que corresponde al año pasado.

Dicho volumen contiene en primer término la nómina de las líneas en explotación, con determinación de la ley que autorizó la construcción, la época en que se iniciaron los trabajos y la de su apertura al servicio público ó sean los antecedentes legales que han dado origen á la formación de las empresas y construcción de la vía; datos todos que, agrupados metódicamente, son de la mayor importancia para el estudio de las numerosas cuestiones que surgen entre las empresas entre sí ó entre ellas y el público ó en sus relaciones con el gobierno por los derechos y obligaciones que les ha creado la ley que les dió origen; viene en seguida su comparación según las provincias y territorios en que están ubicados con relación á la extensión territorial y población de ellas; siguen las tablas de las condiciones de la vía permanente en cuanto á su extensión y estructora, así como á su topografía, obras de arte y edificios. existencia de tren rodante, trabajo verificado por las locomotoras; número de trenes que han corrido con su velocidad máxima y mínima; recorrido de los vehículos; tráfico efectuado en pasajeros, cargas y encomiendas; productos y gastos según conceptos y según la extensión de la vía y el recorrido de los vehículos; número de personal empleado en el servicio de explotación y sueldos asignados; accidentes que han ocurrido; capitales que representan las empresas; servicios que importan las garantías; bases de las tarifas que cobran las empresas y finalmente datos comparativos del costo de transporte de los productos del país.

La sola enunciación de los capítulos basta para dar una idea de la magnitud de la labor que ha orginado la compilación de informes tan múltiples y diversos y se comprenderá el esfuerzo que se ha hecho para llegar á formar los cuadros que los contienen, si se tiene en cuenta que esa oficina dispone de un personal reducido que á las vez tiene que atender á los numerosos servicios que abraza la inspección de las vías férreas en explotación.

Con los elementos ya organizados, ha sido posible informar sobre bases exactas en los numerosos asuntos que se han presentado sobre tarifas, pues la estadística ha permitido determinar con precisión los coeficientes que entran en la formación de aquellos; lo mismo que ha podido formular los presupuestos de gastos de las líneas garantidas, controlando así los de las empresas para que se coloquen dentro de los límites establecidos por su ley y contrato.

La dirección de ferrocarriles nacionales espera que el primer volumen de la estadística habrá hecho conocer á las empresas la importancia que para ellas misma tiene la compilación de los resultados y elementos de la explotación y que lejos de ser necesarias medidas compulsorias para que los remitan con regularidad y exactitud, ellas mismas se apresurarán á suministrarlos, movividas por su propio interés á la vez que por el estímulo que necesariamente ha de despertar la comparación de las cifras que cada una pueda ofrecer en los diversos departamentos de su servicio.

JURISDICCIÓN NACIONAL SOBRE LOS FERROCARRILES

La ley general de ferrocarriles ha dividido las vías férreas en nacionales y provinciales según la jurisdicción á que están sujetas por razón del territorio á que sirven ó por el origen de la formación de las empresas que los explotan; correspondiendo á la primera categoría las líneas de propiedad de la Nación; las que son subvencionadas ó autorizadas por ella; las que ligan la capital ó un territorio federal con una ó más provincias ó territorios ó las que que comuniquen una provincia con otra ó un punto cualquiera del territorio de la Nación con un estado extranjero.

No obstante los términos explícitos de la ley y de la aplicación que de disposiciones idénticas se hace en los Estados Unidos, de cuya ley sobre comercio entre los estados parece haber sido tomada la disposición citada, se han suscitado algunas dificultades con las autoridades administrativas de la provincia de Buenos Aires, quienes han pretendido y ejercido la jurisdicción sobre las líneas que parten de la Capital y van hacia el territorio de ellas y sobre las cuales la ejerció antes de la ley de capitalización de la ciudad de Buenos Aires.

La dirección de ferrocarriles nacionales, á pesar de no abrigar ninguna duda respecto á su interpretación, pero no queriendo producir conflictos, que pudiesen revestir una forma violenta y sobre todo crear una situación difícil para las empresas, obligadas por una parte á cumplir las disposiciones de la ley nacional y por otra la ley y reglamentos provinciales, optó por el temperamento de limitar su acción á las vías dentro del territorio federal, hasta que una resolución superior viniera á establecer definitivamente una y otra jurisdicción.

Fácilmente se comprende los inconvenientes que en la práctica de la explotación de las vías férreas pueden provenir de la doble jurisdicción, es decir, nacional y provincial, en un tráfico que se realiza en ambos territorios y dadas las atribuciones que la ley de ferrocarriles nacionales y de la provincia de Buenos Aires acuerdan á sus autoridades ejecutivas. La formación y marcha de los trenes, las combinaciones de horarios para un tráfico general, los tipos de vehículos, elementos de seguridad, franquicia á los viajeros y obligaciones y gravámenes de las empresas, etc., son materias que están sujetas á su reglamentación y pueden muy bien ocurrir, como ya ha sucedido en algunos casos, que lo que es obligatorio dentro del territorio federal, no lo fuera pocos momentos después de ponerse en marcha un tren y cuando ha salvado las líneas de aquel.

Por otra parte, á las consideraciones de orden administrativo antes expuestas, se pueden agregar otras de carácter político y aún estratágico que se derivan de las disposiciones mismas de la ley de ferrocarriles. Ellas son el derecho que tiene el Poder Ejecutivo ó las autoridades que él designe, para transportar con preferencia por los ferrocarriles tropas y materiales de guerra con solo dar aviso al jefe de estación con dos horas de anticipación, el de exigir el despacho de trenes militares y aun el de tomar por su cuenta el uso de los ferrocarriles, para lo cual es necesario tener previamente conocimiento exacto de sus condiciones y elementos de transporte; y este conocimiento solo puede obtenerse cuando se hallan sujetos á su inspección y control.

Estas consideraciones son suficientes para demostrar la necesidad que hay de que todos los ferrocarriles que la ley designa como nacionales, queden sujetos á la jurisdicción de esta dirección y por consiguiente á las disposiciones reglamentarias que se dicten, con lo cual no solamente ganará la seguridad del tráfico, sino que se facilitarán las relaciones entre el público y las empresas.

TRABAJOS DE OFICINA

El gran desarrollo que en los últimos años ha adquirido la red de ferrocarriles de la República, hace que su dirección y fiscalización constituya una rama muy importante de la administración pública. En efecto, bastará tener presente el monto de los capitales que ellos representan y la magnitud de los intereses económicos y políticos que abrazan, para dar una idea de las múltiples cuestiones que necesariamente tienen que suscitarse en el roce de intereses contrarios, sea en las relaciones de las empresas entre sí ó con el público ó entre el gobierno y aquellas.

La fiscalización directa y permanente de las líneas garantizadas, á la que las empresas tanto resistieron en un principio, se efectúa actualmente por medio de interventores que desempeñan su misión dentro de las administraciones mismas en presencia de los documentos originales; de manera que se tiene la seguridad de los resultados que arrojan los libros en cuanto á los productos. Respecto de los gastos, la fiscalización es más difícil á causa de la deficiencia en las leyes de concesión, que han establecido restricciones que no son equitativas en unos casos ó de demasiada amplitud en otros; dando así lugar á diversos criterios de interpretación que traerán como consecuencia para solucionarlos, la necesidad de crear los tribunales arbitrales que aquellas establecen.

Es, pues, muy conveniente, que al efectuar los arreglos de las garantías que se estudian por una comisión especial, se

tengan en cuenta estos inconvenientes y se busquen fórmulas que establezcan con exactitud los derechos y obligaciones de las compañías.

La oficina de contabilidad y control tiene una importante misión que desempeñar. Además de dirigir la intervención en las líneas garantizadas y fiscalizar la percepción de los productos de las líneas de propiedad de la Nación y sus gastos con arreglo al presupuesto, ha tenido que intervenir en todas las cuentas presentadas á las diversas reparticiones públicas por razón de servicios oficiales. El número de esos expedientes ha ascendido á 880 en el año 1893, representando un valor de $ 857.724,87, sobre cuya suma obtuvo una rebaja de $ 14.933,98, por errores cometidos en la aplicación de las tarifas. El movimiento de la tesorería á su cargo, ha estado representado por $ 192.923,58 recibidos para el pago del personal, y $ 224.874,80 por cuenta de los ferrocarriles de la Nación, habiéndose rendido cuenta documentada de su inversión.

Por repetidas veces se ha solicitado de la superioridad, que todo pago que se haga por razón de garantías, sea comunicado á esta repartición á fin de llevar una cuenta corriente de cada empresa, á los efectos de la devolución que deben hacer cuando sus productos excedan del interés garantizado; pero desgraciadamente á causa de la tramitación que sufren los expedientes, no ha sido posible consiguirlo hasta ahora.

El movimiento de la secretaría está representado por 50 actas de sesiones que ha celebrado el directorio; 2.333 notas; 222 circulares; 971 informes; 166 resoluciones generales; 5.683 de trámite; 5.683 expedientes entrados; 2.959 salidos; 1.953 archivados y 771 en tramitación.

La inspección ténica y administrativa, á su vez ha tenido á su cargo la fiscalización de todas las líneas que al presente se hallan bajo su jurisdicción, tanto en lo que se refiere á la seguridad del tráfico, como en lo relativo á su regularidad y á la aplicación de la ley en las relaciones entre el público y las empresas. Estos servicios se hacen por el mismo personal á fin de que su acción sea más uniforme; evitando así conflictos de atribuciones, y realizando una importante economía. Dada la gran extensión de las vías y el incremento que el comercio adquiere, se hace necesaria la organización de un cuerpo de inspectores más númeroso que el actual, á fin de que pueda desempeñar debidamente sus importantes funciones,

Aparte de estos trabajos de carácter permanente, la oficina de inspección ha estudiado los presupuestos de explotación de las líneas de la Nación y garantizadas; ha informado en numerosos expedientes sobre tarifas, y ha preparado el reglamento general para la explotación de todas las líneas nacionales, cuyo trabajo una vez aprobado por el gobierno, vendrá á unificar el sistema de explotación, con gran beneficio para la mayor seguridad del tráfico y para facilitar las relaciones del público y de las empresas.

Las memorias anexas dan una idea más completa de la labor de estas reparticiones, no teniendo la dirección sino motivos para recomendar la contracción é inteligencia del personal que las forman.

—

Excelentísimo señor:

El problema de las tarifas ferrocarrileras es uno de los más complicados no solamente por las dificultades de carácter técnico que envuelve su solución, sino también por los intereses que ellas afectan.

En efecto, no es posible determinarlos sin tener un conocimiento exacto de los factores que para ello deben intervenir, tales como el capital que representa la línea el cual debe figurar en primer término por su importancia y por su carácter permanente y los de origen local, como son la topografía de la línea, el tráfico y las demás causas que pueden influir en los gastos de explotación.

No es difícil tener datos exactos respecto del primer elemento; pero si lo es respecto de los segundos, los cuales solo pueden conseguirse merced á una estadística completa de los resultados de la explotación de las vías férreas. La que esta dirección ha confeccionado por el año 1892 y que ya ha sido publicada, aunque no es tan perfecta como pudiera desearse para la solución de la cuestión que ha dado origen á este expediente, arroja, sin embargo, suficiente luz para apreciar los factores que intervienen en ella y permitirá llegar á conclusiones que, si no son la verdad absoluta, estarán muy cercanas de ella.

Pero antes de tratarse en su forma concreta, es necesario echar una mirada sobre los principios económicos que rigen la explotación de los ferrocarriles. Estos principios se derivan de los intereses que afectan y se denominan uno de economía pública y otro de economía privada.

Si se consideran los ferrocarriles como empresas industriales en las que se invierte un capital con el propósito de obtener de él una renta dada, es evidente que corresponden á la segunda; pero si se les equipara á las vías públicas y se considera que su misión es únicamente la de dar facilidades á la producción y al comercio, es fuera de duda que están comprendidas en el primer principio Las tarifas dependen, pues, del sistema económico que se adopte y en el caso especial de la República Argentina parece que no caben dudas respecto de la adopción de uno á otro principio.

Desde luego, de los capitales empleados en la industria de los ferrocarriles, 300 millones próximamente son de propiedad privada y por consiguiente tienen legítimo título para pretender una renta sobre ellos; mientras que solo ciento treinta millones pertenecen al gobierno ó están garantidos por él.

Unicamente sobre estos capitales sería permitido aplicar el sistema de la economía pública ó sea establecer tarifas en que ellos no entren como factor; pero sería á condición de que la Nación tuviera otras fuentes de recursos para hacer frente á los servicios de interés y garantía que ellos representan. No corresponde por lo tanto á esta dirección entrar á apreciar cuál de los dos principios debe aplicarse á los ferrocarriles garantidos ó de la Nación en la formación de sus tarifas; siendo ello del resorte del ministerio que dirige la rama económica de la Nación ó del honorable Congreso.

Establecidos estos principios viene la cuestión del sistema de tarifas más conveniente, el cual puede aplicarse indistintamente en el caso de que se exploten las vías férreas bajo el sistema de la economía pública ó privada, porque solo afecta á la producción por efecto de la distancia en que ella está situada de los centros de consumo.

Entre los diversos sistemas de tarifas, el más elemental es de la aplicación de un coeficiente fijo á la distancia de transporte; pero esto que á primera vista parece lo más equitativo, no está, sin embargo, justificado cuando se examinan todos los elementos que entran en la tarifa ó sean los gastos que es necesario efectuar para un transporte á una distancia dada. En efecto, hay gastos fijos para cualquier distancia, como ser los que provienen de las instalaciones y operaciones para la recepción y entrega de las cargas y si todos ellos se comprendieran en un coeficiente unitario, resultaría que se multiplicarían tanto más cuanto mayor fuera la distancia á recorrer, lo cual no sería de ninguna manera equitativo.

Este sistema está en vigencia en las líneas de propiedad de la Nación y debe modificarse adoptando el que siguen la mayor parte de las líneas privadas; esto es, un coeficiente mínimo por unidad de distancia y un valor fijo como gasto terminal cualquiera que sea la distancia de transporte.

Pero hay aun otro sistema todavía más racional y es el llamado de zonas, por el cual se aplica una tarifa mínima y un gasto terminal según ciertas zonas de producción á fin de facilitar la llegada hasta los mercados de consumo de los productos situados á largas distancias, equiparándolos así en cierta manera á los que se encuentran más favorecidos por el menor recorrido. Este principio es muy práctico bajo el punto de vista de los intereses de los productores y de las empresas de los ferrocarriles; pero es bajo la condición de que la tarifa nunca sea menor que el costo efectivo del transporte.

Como complemento de estos antecedentes será necesario agregar que el sistema de clasificación de cargas en los ferrocarriles es, en general, complicado é inútil, y es el resultado de prácticas seguidas cuando la confección de tarifas obedecía exclusivamente á principios empíricos, como está demostrado en el análisis algebráico del adjunto informe de la oficina de inspección y estadística, puesto que tomando valores extremos de $ 15 y 100 para transportes á una distancia de 300 kilómetros, se tendría que la tarifa unitaria de la clase inferior sería $ 0.0180 y la superior sería de $ 0.0197.

Una modificación que puede hacerse desde luego en las tarifas, sin perjuicio para las empresas y en beneficio del público, sería, pues, la de la simplificación de la clasificación de cargas, y para ello tiene esta dirección el propósito de convocar á una conferencia á todos los administradores de las vías férreas de la República.

Uno de los factores que influyen directamente por la formación de las tarifas es el tráfico que tiene una línea, porque aquellas están en razón inversa de éste. Así una línea de gran tráfico, en idénticas condiciones de explotación que otra que lo tiene reducido, podrá tener tarifas mucho más bajas que ésta para obtener idénticos resultados económicos.

Observando el cuadro núm. 1 que figura en el informe citado, se ve cuán diferente es el tráfico en cada una de las líneas férreas de la República, estando representada la línea de Deán Funes á Chilecito por 3014 toneladas kilómetros por kilómetro de vía y el oeste de Buenos Aires por 183.242 toneladas, lo que justificaria en aquella línea tarifas mucho más altas que en ésta, prescindiendo del capital. Tomando en conjunto todas las líneas del país se ve que el máximum del tráfico está representado por 183.242 toneladas, el mínimum por 2605 y el medio por 49.624 y comparándolo con las naciones de Europa según el cuadro núm. 2 se ve que en Inglaterra el tráfico es de 754.000 toneladas kilómetros por kilómetro de vía; Alemania 539.000; Estados Unidos 408.000; Holanda 239.000 y Rumania 183.000. Solo Suiza, Canadá y Australia están en condiciones inferiores á las líneas más favorecidas de la República Argentina.

Estas solas cifras demuestran que no es posible pretender tarifas tan bajas como las de aquellos países, ni servicios

tan perfectos, porque todas ellas representan aumento de gastos que necesariamente tiene que pesar sobre los transportes.

Ahora, tomando el producido total de los ferrocarriles en los países citados (cuadro núm. 3) se ve que el producto medio por tonelada kilométrica, es en Inglaterra de $ 0.86; en Bélgicá $ 0.83; en Estados Unidos $ 0.73; en Holanda $ 0.83; en Canadá $ 1.04; en Australia $ 2,20 y en la Argentina $ 1.60; de manera que guardan relación en general las tarifas con el tráfico. Debe notarse, sin embargo, que las tarifas de la Argentina son únicamente el doble de las de Inglaterra, mientras que el tráfico es solo 1/15 del de este país; de manera que bajo esta faz de la cuestión las tarifas argentinas pueden considerarse bajas con relación á las europeas.

Ahora hay que estudiar la cuestión con relación á los gastos de explotación. Divídense éstos en fijos ó indirectos y variables ó directos. Representan los primeros los que se originan por interés y amortización del capital invertido, servicio de estaciones y gastos generales de dirección y administración, que no dependen del tráfico, y los segundos tienen su origen en los gastos de tracción y movimiento y dependen directamente del mayor ó menor tráfico.

Tomando todos los ferrocarriles de la República, se tiene un valor medio de $ 33.500 oro por kilómetro, lo cual representa un interés de $ 1.675 al 5 % anual. Agregados los demás gastos indirectos dan un total de $ 2.106 ó sea el 84 % del gasto total; mientras que los gastos directos solo están representados por un 16 %.

Se comprende, pues, cuán grande es la influencia que el capital de una línea ejerce en la formación de las tarifas, independientemente del mayor ó menor tráfico que pudieran tener, y allí está el grave error económico que se ha cometido al construir líneas férreas costosas, fuera de toda relación con la población y y el comercio del país. Se ha pretendido tener todos los perfeccionamientos en materia de viabilidad férrea que solo han alcanzado los países que tienen una población densa y grandes industrias y no se ha tenido en cuenta que todo ello solo se obtiene á costa de desembolsos pecuniarios, y que deben pesar sobre los que se sirven de los ferrocarriles.

Respecto á las líneas argentinas comparadas entre sí con relación á sus condiciones de tracción ó su virtualidad, se ve que considerando como 1 el coeficiente de las líneas de llanura, el Oeste de Buenos Aires, por ejemplo, se tiene que el del ferrocarril Trasandino es 1.889; el Gran Oeste Argentino 1.177; el de Deán Funes á Chilecito 1.135; y así en su orden según puede verse en el cuadro que figura anexo al informe citado.

Observando la tabla núm. 7 se ve que el producto mínimo en los ferrocarriles argentinos por tonelada kilométrica ha sido de centavos oro 0,81, el máximo 5,02 y el medio 1,60.

Aplicando estos valores á la tabla teórica núm. 6 se puede fácilmente ver cuál es el interés que el producto de cada línea representa sobre el capital de la línea. El Oeste de Buenos Aires que tiene un producto de centavos 1,71 por tonelada kilométrica representa un interés de 7 % sobre su capital; el Buenos Aires al Pacífico que tiene 1,19 representa el 4 %; el Sud de Buenos Aires que tiene 1,97 equivale á igual tipo de interés; el San Cristóbal á Tucumán que tiene 0,81 de producto no produce ninguna renta, lo mismo que el Nordeste Argentino y en general las líneas garantidas y de propiedad de la Nación,

El término medio del producido por tonelada kilomética en Inglaterrra es de centavos oro 0,86, en Estados Unidos 0,73, en la India inglesa 1,14, en Australia 2,20 de manera que teniendo en cuenta que en aquellos países el tráfico es muchas veces mayor que el argentino, la tarifa en este país es únicamente el doble que en Inglaterra y en idéntica relación con los demás países citados, si se exceptúa Australia que tiene una tarifa mayor debido al menor tráfico de sus líneas férreas.

Solo de esta manera, tomando el conjunto del producido con relación al tráfico y al capital, es posible establecer una comparación razonable para determinar si las tarifas de un país son más altas que las de otro, pues no sería equitativo comparar únicamente los costos unitarios sin tener en cuenta los factores que los constituyen y los resultados económicos á que dan lugar.

TREN RODANTE

La cantidad de material rodante de una línea debe ser proporcional á la magnitud total de su tráfico para que se halle en condiciones económicas de explotación tanto para beneficio de las empresas, como para el del público que se sirve de ellas. Si la cantidad de vehículos es superior á las necesidades reales, representa un aumento de capital que grava inútilmente las tarifas con perjuicio del productor, y si es inferior perjudica á la empresa porque impide obtener del resto del capital todo el beneficio que de él correspondería sacar por el mayor tráfico.

Así, pues, no es económico exigir de las empresas que tengan suficientes elementos para transportar en un corto período toda la producción del año, si ellos han de quedar improductivos por la mayor parte de él, porque entonces se grava la producción con un capital que solo presta un servicio limitado. Los intereses del público y de las empresas están en obtener la mayor utilización posible del meterial rodante; pero, desgraciadamente, las condiciones de lo producción en nuestro país son tales que no permiten la aplicación de este principio sin dar lugar á quejas de los productores que deseen en un momento dado exportar la cosecha de todo un año, sin tener en cuenta que para obtenerlo sería necesario que las tarifas fueran mayores de lo que son en las condiciones actuales.

Tomando las estadísticas de algunos países se ve que la utilización del material rodante es de un 46 % en Alemania, 44% en Austria y 44 % en Bélgica. En la Argentina la utilización puede calcularse solo en un 57 % debido probablemente á la diferencia entre la carga ascedente y descendente y á la mayor velocidad con que en aquellos países se hacen los transportes.

La proporción de vehículos en servicio para el transporte de 100.000 toneladas kilómetros en las diversas naciones de Europa está indicada en el cuadro ó tabla núm. 5, dando un término medio de 1,74 vehículos para dicha unidad de transporte.

En el cuadro núm. 6 está indicada la cantidad de vehículos que poseen cada uno de los ferrocarriles argentinos, los que dan un término medio de 4,39 vehículos por 100.000 toneladas kilómetros; de manera que tomadas en conjunto, están mejor dotadas que las líneas europeas, con relación á su extensión y tráfico.

Hay, sin embargo, líneas en que la proporción es menor que en aquellas naciones, como por ejemplo, en el Andino, Pacífico, Oeste Santafecino, Central Córdoba (sección norte) y San Cristobal á Tucumán. Los demás poseen el material necesario con relación á su trafico.

Resulta, pues, que para un tráfico regular y constante durante todo el año, los ferrocarriles tienen suficientes vehículos; y que la falta que de ellos se nota, proviene de la manera intermitente cómo se hace la producción nacional, dependiendo de la época de las cosechas, la buena ó mala calidad de ellas y los precios en los mercados de consumo.

Como se ha dicho al principio que el capital entra en la proporción de un 75 % en la formación de las tarifas, se comprende cuán delicado es aumentarlo con la adquisición de mayor tren rodante utilizabls solo en una proporción mínima. Probablemente se llegaría en muchos casos á hacer imposible la exportación de ciertos productos y como consecuencia á matar esa industria.

CONCLUSIONES

De todos los principios enunciados y de los datos suministrados por la estadística, resulta:

1º Que las tarifas en los ferrocarriles argentinos son bajas con relación al tráfico y capital que representan comparados con las de las principales naciones de Europa, y América del Norte.

2º Que no podrían reducirse en general sin traer un desequilibrio económico en las líneas de propiedad particular y mayores gravámenes sobre la comunidad en el caso de las líneas garantidas ó de propiedad nacional.

3º Que con excepción de cinco líneas, todas poseen el material rodante necesario con relación á la marcha de su tráfico.

4º Que solo sería posible reducir las tarifas en casos especiales á fin de desarrollar una determinada industria; pero siempre que no fuera aquella inferior á los gastos de transporte.

5º Que la única medida que puede tomarse en la situación actual sería regularizar el sistema de clasificación de las cargas y establecer las tarifas de zonas.

Corresponde á esta dirección manifestar que el presente informe no es sino el extracto del estudio que ha hecho la oficina de inspección y estadística, presentándolo en una forma que puede estar al alcance de las personas que no están familiarizadas con los cálculos matemáticos y los análisis estadísticos; estando en aquel tratados de una manera completa bajo una forma científica y siendo por lo tanto digno de fijar la atención de los honorables miembros del Congreso que han abordado esta cuestión de tan vital importancia para los intereses económicos de la Nación. — Buenos Aires, agosto 4 de 1894.—*Miguel Tedín.*

Departamento del interior.

Agosto 6 de 1894.

Vistos los precedentes informes de la dirección general de ferrocarriles y de la oficina de inspección y estadística de la misma repartición; estando el gobierno resuelto á exigir de las empresas de ferrocarriles nacionales todas las reformas y mejoras de acuerdo con las circunstancias generales del país, la situación del erario público, las exigencias equitativas de los productores y la condición especial de las empresas;

Resultando de aquellos informes la necesidad ó conveniencia de uniformar el premio de la moneda en que se cobran las tarifas, regularizar el sistema de clasificación de cargas, sustituir las tarifas actuales por las de zona, aumentar el tren rodante de varias líneas y completar los elementos de la oficina de estadística.

El Presidente de la República resuelve:

1º Que la dirección de ferrocarriles adopte á la mayor brevedad las medidas conducentes para obtener las reformas y mejoras enunciadas.

2º Que este decreto y los mencionados

informes sean pasados á la honorable Cámara de Diputados, con el correspondiente mensaje, en respuesta á la minuta fecha 27 de junio último.

3º Que estos documentos sean en seguida publicados. — SAENZ PEÑA. — *M. Quintana.*

CONSULADOS

Consulado general en Italia

CUADRO DEMOSTRATIVO de los precios obtenidos en el puerto franco de Génova por los principales artículos de la República, comparados con los similares de otras procedencias:

Cueros secos de buey—Los 50 kilógramos.

	Liras	
República Argentina (Buenos Aires) kgmos. 14/18..	75	á 78
Id. Oriental 14/18..........	75	» 78
Id. del Brasil kgmos. 13/14	70	» 75
Id. del Paraguay kgmos. 12/14....................	75	» 76

Cueros secos vacunos—Los 50 kgmos.

República Argentina (Buenos Aires kgmos. 9/10....	60	» 62
Id. Oriental kgmos. 9/10...	58	» 60
Id. del Brasil kgmos. 9/10	58	» 60
Id. del Paraguay kgmos 9/10	55	» 56

Cueros secos de ternera—Los 50 kgmos.

República Argentina k. 2/3	62	» 63
Id. Oriental, kgmos. 2/3....	74	» 75
Id. del Brasil, kgmos. 2/3...	75	» 76

Trigos duros—Los 100 kgmos.

República Argentina.....	10.50	» 11.50
Rusia y Estdos. Danubianos	13.50	» 13.75

Trigos tiernos—Los 100 kgmos.

República Argentina......	11	» 12
Rusia y Estdos. Danubianos	9.75	» 13..50

Génova, agosto 15 de 1894.

B. Peralta Uriarte.
Cónsul general.

—

Buenos Aires, setiembre 7 de 1894.—Publíquese en el BOLETÍN OFICIAL.—*M. A. Pelliza.*

CUADRO DEMOSTRATIVO

Del movimiento y precios obtenidos en el puerto franco de esta ciudad, por los artículos y productos de la República importados durante el mes de julio de 1894.

ARTÍCULOS	CONDICIÓN	CANTIDAD	MEDIDA	*Precios de los artículos de la República.* Mínimo		*Precios de los artículos de la República.* Máximo		*Precios de los artículos similares del reino.* Mínimo		*Precios de los artículos similares del reino.* Máximo		*Diferencia de precios entre los artículos de la república y los similares del reino, en* Menos		*Diferencia...* Más		*Existencia de los artículos en estos depósitos*	OBSERVACIONES
			Los 50 kilógm.	Liras	ct.	Liras	ct.	Liras	ct.	Liras	ct.	Liras	ct.	Liras	ct.		
(1) *Cueros secos*	Nº Fard.	18342 12															
Id buey, B. A, 1ª calidad	—	—	K. 14/18	75	—	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—		(1) Las operaciones han sido muy activas; los de buey han tenido un aumento de tres liras los 5 kgmos. y los vacunos dos liras.
Id id, id 2ª, id...........	—	—	—	70	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2000	
Id id Entre Ríos.......	—	—	—	65	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Id id Córdoba, Mendoza	—	—	Id 12/15	54	—	55	—	45	—	50	—	—	—	5	—	—	
Id id Tucumán.........	—	—	—	54	—	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	
Id vacunos B. A. 1ª cald.	—	—	Id 9/10	60	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10000	
Id id 2ª id.............	—	—	—	56	—	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12000	
Id id 3ª id.............	—	—	—	50	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3000	
Id id 4ª id.............	—	—	—	44	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2000	
Id id Entre Ríos.......	—	—	—	56	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4000	
Id id Corrientes.......	—	—	—	48	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3000	
Id id Córdoba, Mendoza	—	—	—	50	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5000	
Id id Tucumán.........	—	—	—	50	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Id ternera B.A. 1ª calid.	—	—	Id 4/5	56	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3000	
Id id id	—	—	Id 2/3	62	—	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5000	
Id id id nonatos.......	—	—	Id 1	75	—	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 fardos	
Id de caballo..........	—	—	Id 5/6	35	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Id salados de buey....	—	—	Id 28/32	40	—	42	—	30	—	35	—	—	—	7	—	1000	
Id id de vaca..........	—	—	Id 20/22	35	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
(2) *Pieles lanares*	—	626	100 kgs.														
Id con lana entera......	—	—	—	130	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—		(2) Se han vendido sin variación en los precios.
Id con 1/4 á 1/2 lana....	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ninguna	
Id con 1/2 á 3/4 de lana..	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
(3) *Trigos*	Blsas.	25200	100 kgs														(3) Las ventas son muy difíciles y el duro ha tenido una rebaja de 50 centesimos por quintal.
Id tiernos.............	—	—	—	11	—	12	—	20	50	21	—	9	—	—	—	10000 b'sa.	
Id duros..............	—	—	—	10	—	11	50	20	—	20	50	9	—	—	—	12000 id	
(4) *Sebo*	Bar'ls	1493	100 kgs.														
Id de buey............	—	—	—	67	—	68	—	65	—	68	—	—	—	—	—	Ninguna	(4) Los precios han rebajado de cuatro liras por quintal.
Id de carnero.........	—	—	—	65	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Conservas	Cajns	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Minerales de plomo	Blsas.	260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Crines	Fards	58	50 kgs.	100	—	110	—	105	—	110	—	—	—	—	—	Ninguna	
Goma	Blsas.	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(5) *Astas de buey*	T'ldas	18	La t'lda														(5) Se colocan con toda facilidad y los precios se mantienen firmes.
Id bueyes mat. y salads	—	—	—	350	—	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Id id del campo	—	—	—	170	—	220	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Id vacas mat. y salads..	—	—	—	115	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ninguna	
Id id del campo........	—	—	—	50	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Tripas saladas	Bar'ls	25	100 kgs.	60	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ninguna	
Mercaderías varias	Bult's	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Génova, agosto 15 de 1894.

El Cónsul General—*B. Peralta Uriarte.*

Consulado general de la República Artina en Alemania

Hamburgo, julio de 1894.

Cotizaciones de productos argentinos en este mercado:

Ganado en pie: bovino, por cada 50 kilos de peso, 51 á 62 marcos.
Carneros en pie: id id id, 46 á 60.
Carne fresca de vaca, por cada 1/2 kilo peso muerto, 0.50 á 0.70.
Carne de carnero, id id id, 0.50 á 0.65.
Cueros argentinos salados, cada 1/2 kilo, 0.27 á 0.42.
Cueros de matadero, id id, 0.24 á 0.30.
Cueros de novillo, id id, 0.22 á 0.23.
Cueros salados de potro, cada uno, 9 á 11.50.
Cueros de carnero, de 24 á 25 libras de peso, 11 á 13.
Cueros de cordero, de 15 á 16 id, 10 á 11.
Piel de ciervo, por cada 1/2 kilo, 0.70 a 0.75.
Cuernos de novillo, el ciento, 10 á 24.
Cuernos de vaca, id, 8 á 12.
Cerda de medio kilo, 1.15 á 1.50.
Sebo, por cada 50 kilos, 25 á 26.
Guano de hueso y sangre, cada 100 kilos, 20 á 22.
Ceniza de hueso, 10 á 12.

CEREALES

Trigo argentino. por cada 1000 kilos, 92 á 100.
Harina, id 100 k, 17.50 á 20.
Centeno, id 1000 k, 128 á 135.
Cebada, id id, 130 á 150.
Avena, id id, 140 á 150.
Maiz, id id, 90 á 95.
Lino argentino, id 100 k, 188 á 192.
Colza, id id, 185 á 195.
Cera, id 50 k, 65 á 80.
Polvo de quebracho, id 100 k, á 7.10.
Extracto de id, id id, á 34.
Lanas argentinas, cada medio kilo, 50 á 55.

Francisco Schei, canciller.

—

Buenos Aires, setiembre 7 de 1894.—Publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—*M. A. Pelliza.*

Consulado de la República Argentina en Valparaiso

PRODUCTOS ARGENTINOS

Grasa de Buenos Aires, 46 kilógramos $ 37.
Sebo para velas, id id, $ 33.
Ganado.—Terneros en pie, de un año, 23 á 25.
Id hembras, de dos años, 35 á 36.
Bueyes, 68 á 70.
Id á media gordura, 80 á 85.
Id en buen estado, 115 á 120.
Novillos á media gordura, 48 á 50.
Id en buen estado, 58 á 60.
Id mestizos, 70 á 75.
Caballos y yeguas, 20 á 22.

PRODUCTOS DEL PAIS

Charqui, los 46 kilóg. s/c., $ 36 á 48.
Harina de Santiago, 92 id, 11.50 á 12
Id del Sur, id id, 10.40 á 11.
Grasa, 46 kilóg., 26 á 32.
Trigo candeal largo, 73.60 kilóg., á 7.50.
Id blanco, 71.30 id, á 6.
Semilla de alfalfa, 92 id, á 45.
Id de cáñamo, 84.40 id, de 8.75 á 9.
Manteca de Santiago, 46 k, $ 110.
Id del Sur, id id, 70.
Frejoles bayos grandes, 92 id, 9.75.
Id id regulares, id id, 8.75.
Id id chicos, id id, 8.
Id coscorrones, id id, 12.
Id caballeros, id id, 9.
Id fallares, 46 kilóg., 12 á 15.
Ají chileno, 16.10 id, 7.
Alpiste, 46 id, 17.
Maqui, id id, 3.
Nueces nuevas, 44.16 id, 7.50 á 7.75.
Lentejas, 92 id, 20.
Garbanzos grandes, id id, 28.
Id regulares, id id, 13 á 15.
Id chicos, id id, á 11.
Cambio sobre Lóndres, á 90 dias: Comercial, 12; Bancario, 12.

Valparaiso, julio 31 de 1894.

Guillermo Pintos.

—

Buenos Aires, setiembre 7 de 1894.—Publíquese en el BOLETÍN OFICIAL.—*M. A. Pelliza.*

AVISOS OFICIALES

Ministerio del interior

Comisión de Cárceles

LICITACIÒN

Se llama por tercera vez y por el término de cinco días á contar desde la fecha, á los que quieran licitar el ramo de herrería para la casa correccional de menores.

Los interesados podrán obtener las condiciones de la licitación y los informes que precisen en la calle Suipacha núm. 147, todos los días de 1 á 3 p. m.—Buenos Aires, setiembre 11 de 1894.—ARTURO GRAMAJO.—*Luis M. Palma*, Secretario.

v16s.

Correos y Telégrafos

LICITACIÓN

Llámase á propuesta durante treinta días para efectuar el trasporte de la correspondencia entre Capitán Sarmiento y Carmen de Areco.

Por datos, ocurrir á la Secretaría General de Correos y Telégrafos.—Buenos Aires, Agosto 22 de 1894.—*Pedro N. Eligaray*, secretario general.

Departamento de obras públicas

INSPECCIÓN GENERAL ADMINISTRATIVA

Por orden de la dirección, llámase á licitación pública por el término de 30 días, para las reparaciones en el edificio del colegio nacional de La Rioja, de acuerdo con los planos, especificaciones y demás antecedentes que se hallan á la vista de los interesados en esta inspección Florida 8, todos los dias hábiles de 12 á 5 p. m.

Las propuestas se abrirán el dia 4 de octubre próximo en presencia del señor escribano mayor de gobierno y de los interesados que quieran concurrir al acto á las 2 p. m.—Buenos Aires, Setiembre 3 de 1894.—*Alberto G. Dillon.*

LICITACIÓN

Inspección general administrativa

Llámase á licitación privada para la adquisición de las siguientes embarcaciones:

Dos vapores á hélice de diez metros de eslora como mínimo, de un metro cincuenta de calado con carga plena como máximo, con puente, una cámara á proa y otra á popa, máquinas de alta y baja presión, casco de hierro ó acero y marcha mínima de doce kilómetros por hora, dotado cada uno de una cocina para el servicio y completamente provisto de sus útiles, señales y amarras correspondientes y reglamentarias.

Dos lanchas á vapor á hélice, con puente, si fuera posible, de cinco metros de eslora como mínimo, de 0.m90 de calado como máximo, marcha de 12 kilómetros por hora como mínimo, casco de hierro ó acero, y completamente provistas de sus útiles, señales y amarras correspondientes y reglamentarias.

Dos botes de madera de una tonelada de registro, con un anclote, cadena y dos pares de remos.

Dos canoas.

Antes de recibirse estas embarcaciones serán tiradas á tierra y revisados sus fondos, máquinas, calderas, etc., por cuenta del proponente, quien procederá á dar dos manos de pintura al casco y entregarlas en perfecto estado de marcha en caso de aceptación.

Estos trabajos se llevarán á cabo bajo la inspección de empleados de este departamento que oportunamente serán designados.

Los proponentes deberán obligarse á entregar las embarcaciones dentro de los quince días siguientes á la aceptación de su propuesta.

Las propuestas deberán formularse en papel sellado de cinco pesos y presentarse por el todo ó parte de la licitación, en la inspección general administrativa de este departamento, Florida 8, donde serán abiertas el sábado 15 del corriente á las 2 p. m.

Buenos Aires, setiembre 7 de 1894.—*Alberto G. Dillón.* v.15 s.

LICITACIÓN

Por orden de la dirección, llámase á licitación pública por el término de 30 días para la construcción de las veredas, reboques y blanqueo de los edificios de las escuelas normales de San Luis, de acuerdo con las especificaciones y demás antecedentes que se encuentran á la vista de los interesados en esta inspección, Florida 8, todos los días hábiles de 12 m. á 5 p. m.

Las propuestas se abrirán el día 10 de octubre próximo á las 3 p. m. en la inspección general administrativa y en presencia del señor escribano mayor de gobierno.

Buenos Aires, setiembre 9 de 1894.—*Alberto G. Dillón* v.10 o

Comisión de las obras de salubridad

Por disposición de la comisión de las obras de salubridad, se hace obligatoria la ejecucion de las obras domiciliarias en los subdistritos A. y H. de acuerdo con la ley número 1917 y el reglamento vigente.

Los planos se presentarán hasta el 15 de octubre y las obras domiciliarias deberán quedar terminadas, á más tardar el 15 de diciembre del corriente año.

Los propietarios que no dieren cumplimiento á esta resolución incurrirán en las multas que establece el reglamento.

Las calles comprendidas en el subdistrito A són las siguientes:

Calle Herrera entre California é Iriarte; Herrera desde California hasta la boca de registro situada en el centro de la calle, hacia la calle San Patricio; Universidad entre San Patricio y California; Salta entre Lamadrid y Pasco (solamente las fincas que miran al oeste;) San Antonio entre Australia y Lavadero; Santa Adelaida entre San Patricio y Puentecito; Santa Adelaida desde San Patricio hasta la boca de registro situada en el centro de la calle, hacia la calle Australia; Australia entre Universidad y San Antonio, San Patricio entre Herrera y Santa Adelaida; California entre Herrera y vía Ferrocarril del Sud; Iriarte entre Herrera y Santa Adelaida; Santa Rosalía entre Herrera y Salta; Santa Rosalía entre San Antonio y Santa Adelaida; Santo Domingo entre San Antonio y Santa Adelaida; San José entre Salta y vía Ferrocarril del Sud; Tres Esquinas entre Salta y Ferrocarril del Sud; San Juan entre San Antonio y Ferrocarril del Sud; Puentecito entre Salta y Ferrocarril del Sud; Lavadero entre Salta y Ferrocarril del Sud.

SUBDISTRITO II.

Calle Avenida Montes de Oca entre Suarez y Australia; Avenida Montes de Oca desde Australia hasta las dos bocas de registro situada en el centro de la Avenida hacia la calle Sarmiento; 137 entre Brandzen y Australia; 137 desde Australia hacia la boca de registro situada en el centro de la calle, hácia la calle Sarmiento; Herrera entre Industria y San Patricio; Herrera desde San Patricio hasta la boca de registro situada en el centro de la calle, hacia la calle California; Universidad entre Suarez y Australia; Salta entre Suarez y Lamadrid; Industria entre Herrera y vía Ferrocarril del Sud; Brandzen entre 137 y vía Ferrocarril del Sud; Suarez entre Avenida Montes de Oca y Salta; (con excepción de las fincas comprendidas entre Herrera y Salta con frente al sud;) Lamadrid entre 137 y Salta; Pasco entre Herrera y Universidad; Rocha entre Avenida Montes de Oca y 137; Australia entre Avenida Montes de Oca y Universidad.—Buenos Aires, agosto 14 de 1894. *El Secretario.*

Comision de las obras de salubridad

Por disposición de la comisión. se hace obligatoria la ejecución las obras domiciliarias en los distritos 2º y 3º, de acuerdo con ley 1917 y el reglamento vigente.

Los planos que aun falten en esos distritos, se presentarán hasta el 15 de agosto próximo y las obras domiciliarias correspondientes, deberán quedar terminadas el 15 de octubre venidero.

Los propietarios que no dieron cumplimiento á esta resolución, incurrirán en las multas que establece el reglamento.

Las calles comprendidas por el 2º distrito son las siguientes:

Este á Oeste

Córdoba (números impares) entre Larrea y Centro América; Paraguay desde Andes á Centro América; Mansilla desde Larrea á Centro América; Charcas desde Andes á Centro América; Santa Fe desde Andes á Centro América; Arenales desde Andes á Centro América; Beruti desde Azcuénaga á Centro América; Juncal desde Andes á Azcuénaga; Juncal desde Larrea á Centro América.

Norte á Sud

Azcuénaga desde Paraguay á Juncal; Larrea desde Paraguay á Juncal; Centro América desde Córdoba á Juncal.

Las calles comprendidas por el distrito 3º, son las siguientes:

Norte á Sud

Rio Bamba desde Cangallo á Corrientes; Ayacucho desde Cangallo á Lavalle; Junin desde Cangallo á Paraguay; Andes desde Cangallo á Paraguay; Ombú desde Cangallo á Córdoba; Azcuénaga desde Cangallo á Paraguay; Larrea desde Cangallo á Córdoba; Passo desde Cangallo á Córdoba; Castelli desde Cuyo á Corrientes.

Este á Oeste

Cuyo desde Rio Bamba á Centro América 2ª Cuyo desde Passo á Centro América; Corrientes desde Rio Bamba á Passo; Lavalle desde Ayacucho á Passo; Tucuman desde Ayacucho a Centro América; Viamonte desde Ayacucho á Centro América; 2ª Viamonte desde Larrea á Centro América; Córdoba desde Ayacucho á Centro América.

NOTA—Las propiedades ubicadas en la calle Córdoba, con frente al sud y comprendidas entre los números 2451 á 2499 inclusive, como tambien las fincas de la calle Castelli comprendidas entre los números 387 y 400, quedan excluidas de la presente lista, por falta de la colectora. — Buenos Aires, Junio 28 de 1894.—*Los Secretarios.*

Ministerio de Hacienda

Contaduría general de la Nación

Por disposición del señor presidente de la contaduría general de la Nación se cita, llama y emplaza, por el término de nueve dias á los señores que á continuación se expresa, para que comparezcan á la secretaría de dicha contaduría general por sí ó por medio de sus representantes, á fin de que salven las observaciones que ofrecen las cuentas respectivas por ellos rendidas, bajo apercibimiento de lo que establece la ley de contabilidad.—*Los secretarios.*

Núm. 4517 Ventura Jurado, aduana de Concordia, noviembre de 1893.
« 114 Ventura Jurado, aduana de Concordia, diciembre de 1893.
« 1160 Doctor Temístoles Castellanos, colegio nacional de Córdoba.
» 602 Maria O. Morer, escuela de maestras de Mendoza, gastos del año 1893.
» 1195 Eusebio Rodriguez Cabello, estado mayor general de marina, enganches para la armada.
» 193 Esteban D. Risso, provisión al transporte Ushuaia, por noviembre y diciembre de 1893 y enero de 1894.
» 3184 Juan Pedro Guido, archivo general de la Nación, por agosto de 1893.
» 3749 José C. Belmonte, receptoría Alvear, por julio, agosto y setiembre de 1893.
» 1914 Coronel Julio Morosini, regimiento 11 de caballería, rancho por marzo de 1893.
» 9 M. Jeannette Stevens, escuela de maestras de Jujuy, por noviembre de 1893.
» 474 M. Jeannette Stevens, escuela de maestras de Jujuy, por diciembre de 1893.
» 4487 Teniente Eufrasio Valdez, regimiento 1º de artillería, mes sin cargo.
» 2359 Teniente coronel Vicente Grimau, comisaría general de guerra, pedido de fondos de enero á mayo de 1893.
» 523 Manuela Maqueira, escuela de maestras de Catamarca, gastos internos segundo semestre de 1893.
» 861 Don Alfredo Parodié, juzgado letrado y juzgado de paz del Chaco, enero de 1894.
» 3442 Teniente Octavio Fernández, regimiento artillería de montaña, setiembre de 1893.
» 885 P. J. Oliveros, lazareto de Martin García, manutención de empleados, por diciembre de 1890.
» 4316 J. M. Carulla, fábrica nacional de polvora, gastos en su comisión á Europa.
» 119 Teniente Pedro A. Suarez, regimiento 7 de caballería, rancho diciembre de 1893.
» 4562 C. Castañeda, aduana de La Plata, pensionistas militares 4º trimestre de 1893.
» 2036 José Haedo, aduana de Gualeguaychú, mayo de 1893.
» 185 Pablo Arroyo, escuela de maestros de Jujuy, diciembre de 1893.
» 345 Teniente Máximo B. Lagos, regimiento 2 de artillería, diciembre de 1892.
» 1240 Domingo Trápaga, administración general de contribución territorial y patentes s/g, 1er trimestre de 1893.
» 2225 Capitán Emilio Fernández, regimiento 9 de caballería, abril de 1893.
» 3389 Santiago Baez, subprefectura del Uruguay, sueldos y gastos, setiembre de 1893.
» 2372 Teniente coronel Vicente Grimau, comisaría general de guerra, fletes, acarreos y publicaciones.
» 2138 Teniente coronel Luis E. Toloza, jefe de la oficina de pagos de comisaría de guerra; multas por infracción á la ley de sellos en dos recibos de una cuenta del regimiento 6º de caballería, (abril, mayo y junio de 1893,
» 490 Ramón V. Lopez, escuela de maestros de Tucumán, gastos internos desde el 7 de octubre de 1893 al 1º de mayo de 1894.
» 4260 Capitán Emilio Fernández, regimiento 9 de caballería, mes sin cargo.
» 2417 Teniente Orestes Arbo y Blanco, regimiento 1º de caballería, mayo y junio de 1893.
» 428 Laureano Galigniana, aduana Mendoza, diciembre de 1893.
» 2188 Laureano Galigniana, aduana de Mendoza, pensionistas militares é inválidos, 3er trimestre de 1893.
» 3355 Laureano Galigniana, aduana de Mendoza, pensionistas militares é inválidos, 3er. trimestre de 1893.
» 3818 Laureano Galigniana, aduana de Mendoza, sueldos y gastos, setiembre y octubre de 1893.
» 4454 Don Alfredo Parodié, juzgado letrado y juzgado de paz del Gran Chaco, por noviembre de 1893.
» 3945 Don Alfredo Parodié, juzgado y juzgados de paz del Chaco, por octubre de 1893.
» 3411 General Sócrates Anaya, gobernación Neuquén, agosto de 1893.
» 3407 General Sócrates Anaya, gobernación del Neuquén; juzgado de paz, junio de 1893.
» 3401 General Sócrates Anaya, gobernación del Neuquén, juzgados de paz, diciembre de 1892.
» 3409 General S. Anaya, gobernación del Neuquen; juzgados de paz por julio de 1893.
» 3641 Juan de Carlés, departamento de minas y geología, setiembre de 1893.
» 3094 Juan de Carlés, departamento de minas y geología, por julio de 1893.
» 4345 Juan de Carles, departamento de minas y geología por octubre de 1893.
» 3639 Juan de Carles, departamento de minas y geología, agosto de 1893.
» 3640 Juan de Cárles, departamento de minas y geología, gastos extraordinarios para la exposicion de Chicago.
» 2662 Juan de Cárles, departamento de minas y geología, junio de 1893.
» 4437 A. Goyena, administración general de sellos, noviembre de 1893.
» 322 A. Goyena, administración general de sellos, sueldos y gastos por enero de 1894.
» 4504 A. Goyena, administración general de sellos; diciembre de 1893.
» 3723 A. Goyena, administración general de sellos; sueldos y gastos por octubre de 1893.

» 3457 A. Goyena, administración general de sellos; sueldos y gastos, por setiembre de 1893.
» 3747 E. Victorica, comisaría general de marina; pagos varios efectuados durante el mes de octubre de 1893.
» 3289 E. Victorica, comisaría general de marina; setiembre de 1893.
» 1958 E. Victorica, comisaría general de marina, mayo de 1893.
» 2897 E. Victorica, comisaría general de marina, agosto de 1893.
» 2527 E. Viciorica, comisaría general de marina; julio de 1893.
» 2264 E. Victorica, comisaría general de marina; junio de 18'3.
» 1436 E. Victorica, comisaría general de marina; abril de 1893.—Guillermo Estrella, ingeniero.

Buenos Aires, setiembre 5 de 1894.

Comisión valuadora de la Capital y territorios nacionales

Se invita á los señores propietarios de fincas, casas y terrenos en la Capital y los territorios nacionales, á prestar á la secretaría de la comisión, Balcarce 195, altos, todos los datos y antecedentes que sirvan para facilitar las más exacta y equitativa apreciacion para el pago de la contribución territorial.—*El Secretario.*

Aduana de la Capital

LICITACIÓN

Llámase á licitación por el término de treinta días para la provisión de uniformes de verano para los guardacostas y marinería del Resguardo, con arreglo al pliego de condiciones que existe en esta secretaría. El acto tendrá lugar el 23 de setiembre próximo.

Buenos Aires, agosto 22 de 1894.—*La Secretaría.*

Crédito público nacional

SORTEO DE AMORTIZACIÓN

Se hace saber á los interesados que del 1° al 10 del próximo Setiembre se abonarán en la tesorería de esta oficina los fondos públicos que á continuación se expresan:

LEY DE 30 DE JUNIO DE 1884

(GUERREROS DE LA INDEPENDENCIA Y DEL BRASIL)

Vencimiento de setiembre 1° de 1894

Serie A.— Números 229, 247, 299, 305, 328, 357, 475, 1135, 1216, 1281, 1352, 1413, 1429, 1581 y 1591.

Serie B.—Números 109, 191 y 356.

Serie C.—Números 12, 384, 399, 635, 724 y 734.

ATRASADOS

Serie A.— Números 184, 199. 209, 352, 379, 405, 488, 531, 549, 555, 568, 588, 628, 703, 765, 779, 799, 806, 841, 872. 879. 889, 926, 1063, 1131, 1132, 1184, 1185, 1226, 1344, 1453, 1536, 1537, 1544, 1589, 1636.

Serie B. — Números 113, 121, 143, 184, 203, 276 y 325.

Serie C. — Números 97. 128, 179, 181, 190, 233, 243, 335, 373, 422, 468, 475, 476, 477, 481, 487, 499, 559, 632, 637 y 646.

LEY 3 DE NOVIEMBRE DE 1887

Vencimiento de setiembre 1° de 1894

Sorteo de junio 14

Serie B.—Números 67, 159, 326, 377, 651, 864, 1196, 1293, 1365 y 1401.

Serie C. —Números 59, 353, 406, 488 y 579.

Serie D.—Números 66 y 235.

LEY DE 5 DE ENERO DE 1894

DEUDA INTERNA CONSOLIDADA

Sorteo de la fecha

Serie A.—Números 15, 64, 84, 105, 107, 132, 171, 176, 212, 246, 346, 366, 490, 520, 543, 614, 644, 656, 707, 1111, 1135, 1151, 1250, 1343, 1387, 1446, 1453, 1506, 1575, 1612, 1628 y 1643.

Serie B.—Números 106, 271, 287, 309 y 313.

Serie C.—Números 59, 70, 79, 112, 493, 558, 565. 659, 787, 804, 910, 949, 1052, 1055, 1067 y 1071.

Serie D. — Números 78, 124, 177, 274, 298 y 353.

Sorteo anterior

Serie A.—Números 48, 72, 88, 89 y 514.
» B.— » 117 y 120.
» C.— » 50 522.
» D.— » 175.

Buenos Aires, agosto 27 de 1894.

El secretario.

Dirección General de Rentas

Llámase á licitación por el término de treinta dias, para la confección de doscientos veinte uniformes de verano para los marineros de las aduanas fuera de la Capital, compuesto de las siguientes piezas:

2 blusas loneta blanca.
2 pantalones loneta blanca.
2 camisetas punto de algodon.
2 gorras con funda y cinta.
2 pares zapatos.
1 faja.

Las propuestas serán extendidas en un sello de 5 pesos y vendrán acompañadas de un certificado del Banco de la Nación Argentina, donde conste que se ha depositado en dinero ó títulos de renta á la órden de esta direción general, con el 5 °/a del importe total de la propuesta, adjuntándose además, una muestra de cada una de las piezas que se licitan.

Las propuestas se abrirán el dia 10 de setiembre á las 2 p. m. en las oficinas de esta dirección, en presencia de sus miembros y del escribano mayor de gobierno. —Dirección general de rentas, agosto 1894, *Luis S. Boado*, secretario.

Ministerio de Guerra y Marina

Comisaría general de guerra

LICITACIÓN

El 18 de setiembre próximo á las 2 p. m. tendrá lugar en la ayudantía del estado mayor general del ejército, una licitación pública en pliegos cerrados, para la provisión de paños y accesorios con destino al vestuario de verano para el ejército.

Por datos y pliego de condiciones los interesados deben ocurrir á esta comisaría hasta el día 17.—Agosto 18 de 1894. —*El comisario general de guerra.*

Intendencia Municipal

LICITACIÓN

Para la fundición en bronce de la estátua de la República, existente en el Pabellón Argentino. Bajo las condiciones que pueden consultarse en la sección obras públicas, se recibirán propuestas en la secretaría el día 13 de setiembre, á las 4 p. m. Las propuestas se presentarán en sello nacional de $ 5 y estampilla municipal de 30 centavos.—Buenos Aires, setiembre 2 de 1894.—*El secretario.*

LICITACIÓN

Para la construcción del adoquinado, con base de concreto en la barranca de la avenida Montes de Oca, de Caseros á Almirante Brown. Bajo las condiciones que pueden consultarse en la sección obras públicas, se recibirán propuestas en la secretaría el 7 de setiembre á las 4 p. m.—Buenos Aires, setiembre 2 de 1894,—*El secretario.*

LICITACIÓN

Para la explotación de sillas de hierro en las avenidas, plazas, etc., que se indican. Bajo las condiciones que pueden verse en la sección obras públicas. se recibirán propuestas en la secretaría el 4 de setiembre á las 4 p. m,—Buenos Aires, agosto 28 de 1894.—*Jorge N. William*, secretario.

LICITACIÓN

Para la construcción de 208 cuadras de adoquinado sistema inglés con base de concreto: Bajo las bases que pueden consultarse en la sección obras públicas, recibirán propuestas en la secretaría el 11 de setiembre á las 4 p. m.—Buenos Aires, agosto 28 de 1894.—*Jorge N. William*, secretario.

TEATROS

Teatro San Martin—Hoy mártes 11: Primera representación de la célebre obra del maestro Bellini, *La sonámbula.* El papel de Amina estará á cargo de la señora Tetrazzini.

Teatro Rivadavia—Empresa: Garrido. Hoy 11, *Registro civil, La verbena de la paloma, Para palabra Aragón, El arca de Noé.*

Teatro de la Zarzuela—Empresa Pastor y C^a.—Gran compañía lírica española dirigida por don Rogelio Juárez. Hoy función.

Teatro Concierto Casino—*Dos serpentinas, Casiani Ledoux, Motley, Ray,* terminará con el baile *Inspruck.*

Pabellón Argentino—Abierto todos los días de 3 á 5 de la tarde y de 8 1/2 á 11 de la noche. Concierto por la orquesta de R. Furlotti.

Circo Anselmi—Calle San Juan y Sarandí. Compañía escuestre y dramas criollos.

Circo Oceano—Corrientes y Centro América—Compañia ecuestre y de dramas criollos. Dirección: Leal Cuello. función los mártes, juéves, sábados; los domingos dos funciones.

Columbia Skating Rink—1017 calle de Charcas 1063. Abierto al público con excepción del lúnes. Entrada tarde 0,50, noche 1 $.

Teatro Chinesco— Kalissy exhibe al respetable público todas las maravillas y sucesos del mundo entero que son de un efecto sorprendente. Todos los días y noches en su teatro chinesco situado cerca de la estación Central.

MENCIONES ESPECIALES

Dr. CARLOS CASTRO Y SUNDBLAD —Médico del Hospital de niños. Consultas de 1 á 2. Alsina 317.

ISABEL MOYANO—Modista—Especialidad en confecciones para señoras y señoritas. Trabajo garantido—Alsina 331.

FRANCISCO COY Y Cª—Especialidad en camisas sobre medida—Florida 66.

RAMON ESPASA—Casa editora y centro de publicaciones—Cerrito 170 al 174.

Dr. RAFAEL RUIZ DE LOS LLANOS —Abogado—Corrientes 721.

Dr. PEREZ MONTT—Abogado—San Martín 142, altos 25. En las horas de la mañana, en su domicilio, Rivadavia 2443.

FABRICA DE CALES— Sistema Cerrano, Corrientes 534.

ENRIQUE D. PARODI — Abogado calle Bolivar núm. 268, Tucuman 2016 oficina de protección á las marcas de fábrica y de comercio.

SOCIEDADES

Nuevo Banco Italiano

Asamblea general extraordinaria

Por resolución del directorio, se convoca á los señores accionistas de este Banco, á una asamblea genera extraordinaria, la que tendrá lugar el día 13 de setiembre de 1894, en el local del establecimiento, calle Reconquista núm. 22- á las 3 1/2 p. m.

1° Lectura y aprobación del acta de la asamblea ordinaria del día 17 de agosto último pasado.

2° Resolución relativa á la reducción del capital proyectado por el directorio

3° Modificación de los Estatutos en los artículos 7, 25, 26, 48 inciso 7°, 53, 54 y 55, en la forma siguiente:

Art. 7° El capital social será de 3 millones m/n. de curso legal, dividido en la forma que establecerá el directorio.

Art. 25. La convocatoria para la asamblea general se hará por medio de anuncios publicados con quince días de anticipación por lo menos, en tres diarios de la Capital y en uno á lo menos, de cada localidad en que hubiera sucursales del Banco. En la convocatoria deberá siempre mencionarse los asuntos que se han de tratar.

Art. 26. La asamblea general podrá constituirse legalmente después de pasada media hora de la fijada en los avisos de convocatoria, siempre que estén presentes un número de accionistas que representen la tercera parte del capital. En el caso de que la asamblea no tuviera lugar en la primera convocatoria por falta del número de accionistas, se convocará con diez días de anticipación para nueva asamblea, que tendrá lugar dentro de los treinta días con cualquier número de accionistas que concurra, siendo válidas sus resoluciones.

Art. 32. Elección del síndico y del síndico suplente.

Art. 48, inciso 7°. Presentar al síndico cada trimestre un balance del Banco y publicarlo por tres días en dos diarios con el visto bueno de aquel. Presentar anualmente en asamblea ordinaria el balance del Banco, acompañándolo con una memoria ilustrativa y proponer á la aprobación de la asamblea el reparto de las utilidades.

Art. 53. El síndico será nombrado anualmente en asamblea general de acuerdo con lo establecido en el art. 32. Sus atribuciones serán las determinadas en el código de comercio.

Art. 54. El directorio fijará la retribución de síndico.

Art. 55 Las utilidades líquidas realizadas que resulten serán distribuidas en la forma siguiente:

5 o/o á los accionistas fundadores.

2 o/o al socio iniciador ó, en caso de fallecimiento de éste, á sus herederos.

6 o/o á los miembros del directorio proporcionalmente á su asistencia á las sesiones.

12 o/o al fondo de reserva, para cubrir pérdidas eventuales, aumentar la garantía social y suplir dividendos con la parte excedente del 10 o/o prescripto por el Art. 363 del código de comercio.

75 o/o á los accionistas en general.— Buenos Aires, 25 de agosto de 1894.—*El secretario.*

Nota—Servirán de entrada á esta asamblea, los boletos de depósito de acciones, hechos á los efectos de la última asamblea ordinaria, bastando la simple exhibición. 13.s



Sociedad reconocida por los gobiernos nacional, italiano y uruguayo

Capital y reservas $ 2.063.02[illegible]

NOTA.—Pedir la lista detallada de las indemnizaciones y siniestros

OJO—Pídanse las tarifas y condiciones que rigen los seguros contra el granizo.

GUIA DE VAPORES

LA VELOCE

Línea regular de vapores correos italianos

ENTRE EUROPA Y EL RIO DE LA PLATA

Próximas salidas de Buenos Aires

Para mayores informes, ocúrrase al agente genera. P. Christophersen, en Buenos Aires, Cuyo 249—San Nicolás, Comercio 64—Rosario, San Lorenzo 169 —Montevideo, Piedras 14.

The Pacific Steam Navigation Co

SALIDAS DE MONTEVIDEO

PARA EUROPA	PARA EL PACIFICO
Orellana, capitan Hayes el 19 de Setbre para Rio Bahía, Pernambuco, Lisboa, La Pallice (La Rochelle), Plymouth y **Galicia**, capitan A J. Cooper, el 3 de octubre para Rio Janeiro, Lisboa, Vigo, La Pallice, (La Rochelle), Plymouth y Li	**Liguria**, C[illegible] milton el 9 de se[illegible] bre para Punta [illegible] Coronel, Talcahuano Valparaiso. **Potosí**, el 26 setiembre capitán Waddilone para Punta Arenas, Coronel, Talcahuano y Valparaiso.

Si los vapores tuviesen que detenerse por mal tiempo, etc., la compañía abonará á los pasageros los gastos ordinarios de hotel, durante la demora.

Por mas informes á los agentes:

WILSON, SONS and Cº. Limited

Buenos Aires; RECONQUISTA 3

Montevideo: 25 DE MAYO 214 ESQUINA ZABALA

BANCOS

Banco de la Nación Argentina

COBRA

	Moneda legal anual	
Por descuentos de letras de pequeños industriales y pequeños agricultores, hasta la suma de $ 10.000, con 10 % de amortización trimestral (hasta $ 3.000 en las sucursales)................		6 %
Por descuentos de letras de ganaderos, agricultores é industriales, hasta la suma de $ 40.000 con 25 % de amortización	9	
Por descuentos con 50 % de amortización	8	»
Por descuentos de letras de pago integro	7	7
Por descuentos de pagares de comercio ..		

ABONA

	Moneda legal anua	
Por depósitos en cuenta corriente	1	%
Depósitos á plazo fijo de 30 días	3	»
» » » » 60 días	4	»
» » » » 90 días .... en adelante	5	»
Idem en Caja de Ahorros hasta $ 5.000, despues de 60 días	5	»
Depositos mayores de 250.000 $, á 30 días.	2	»
Idem á 60 días	2	1/2
Idem á 90 días y en adelante	3	»
Depósitos á premio	3	»
ORO		
Depósitos á plazo fijo de 90 días	3	%
» » » » 6 meses en adelante	4	

DIRECTORIO

Presidente: Manuel A. Aguirre, Bolivar 107.
Vice 1° Dr. Antonio E. Malaver, Belgrano 1166.
» *2°* Manuel Correa Morales, Santa Fé 2010.
Director: Dr. Amancio Alcorta, Victoria 837.
» Cárlos J. Becú, Suipacha 569.
» Dr. Miguel Cané, General Lavalle 1535
» Angel Elía Rivarola, Santa Fé 1572.
» Angel Estrada, Bolivar 466
» Dr. Domingo Frias, General Lavalle 308
» Dr. Vicente García, Callao 1708.
» Dr. Baldomero Llerena, Callao 336.
Francisco Mallmann, Per 175.
» Agustin Muñoz Salvigni, Cangallo 137.
» Hugo von Bernard, Cangallo 462.
» Francisco Uriburu, Corrientes 327.
» Mariano Unzué, Florida 45.
Gerente: Augusto J. Martin,
Sub » Nicasio Duarte,
Secretario: Tem. Gittardi,
Sub » Jose Manuel Llovet, Moreno 1160.
Síndico: Dr. J. A. Areco, Cangallo 521.

El Banco Anglo-Argentino, limit.

London: 15 Nicolás Lane E, C.
Buenos Aires: PIEDAD 486 y 494—Montevideo Calle Zabala 82

Capital suscripto	Libras	450.000
Idem pagado	»	250.000
Fondo de reserva	»	5.000

Se abren cuentas corrientes. — Se reciben depósitos á la vista y por plazos fijos. — Se negocian letras.

ABONA POR DEPOSITOS	*M/legal*	*Oro sell.*
por dep. en cjcte. y á la vista	1 %	sin interés
Id id. con 30 días de aviso ...	3 »	1 o/o anual
Id .Id. con 60 días fijo........	3 1/2	2 »
id. con 3 meses fijo........	4	3 »

[illegible]ch Miller, Gerente interino.

Banco Alemán Transatlántico

CALLE DE RECONQUISTA, NÚM. 31
BUENOS AIRES.

Deutsche Ueberseeische Bank, BERLIN

Capital: 20.000,000 marcos

Se encarga de toda clase de operaciones bancarias y gira sobre todas las plazas de comercio y los pequeños pueblos de Italia, España, Alemania, Francia, Inglaterra, Rusia, Suiza, etc.

Dá cartas de credito para viajeros y para la compra de mercaderías.

Abre cuentas corrientes y recibe depósitos.

PAGA

	Moneda legal	*Oro*
Por depósitos en cuenta corriente hasta 200.000 pesos	1 %	—
Arriba de 200.000 pesos	convencional	
A plazo fijo de 3 meses hasta 20.000 pesos	4 %	3 %

Por mayor suma o plazo mas largo, el interé será convencional.

COBRA:

Adelantos en cuenta corriente	12 %	12 %

Buenos Aires, Marzo 15 de 1893.
Gustavo Frederking—Augusto Schulze

Banco de Italia y Rio de la Plata

PIEDAD 456

Capital autorizado, pesos 5.000.000 oro sellado Integrado, pesos 5.000.000 oro sellado. Reserva al 31 de Diciembre de 1892, ps. 850.000 oro sellado

SE ABONA:

	Moneda legal	*Oro sellado*
Por depósitos á plazo fijo de 30 días	2 % anual	2 % anual
Por deposito en cuenta corriente á la vista en moneda legal y oro sellado	1 % anual	
Id id á plazo fijo de 30 días	2 »	»
Id id fijos por 60 días	3 »	»
Id id fijos por 90 días	4 »	»

COBRA:

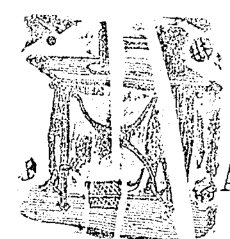
Por adelantos en cuenta corriente.. 10 o/o anual

Por descuentos de letras, pagarés u otros documentos, convencional. Se ocupa de toda clase de negocios bancarios. Gira sobre todas las principales ciudades de Europa. — Mayo 1° de 1893.—G. STOPPANI, Gerente

FARMACIA
Y DROGUERIA ROLON
ANTIGUA DE TORRES
A. ROLON Y Ca.
201 al 215 calle Defensa

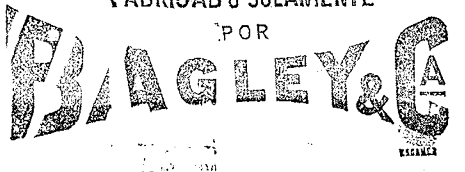
FRANCISCO CONSTENLA
Remates y Comisiones
ANTICIPA DINERO
REMATE TODOS LOS JUEVES
120 — CALLE BOLIVAR — 120

ALFOMBRAS
GRAN SURTIDO NUEVO
Chuces, de coco y cañamo felpudos
Precios baratisimos: al alcance de todos.
175—MAIPU—179
SUCURSAL: PIEDAD. 512.
I. RILLO.


LAS MEJORES MAQUINAS DE COSER
Para uso de familias
LAS VENDEN
Arnold Schulze y Ca.
154 DEFENSA 164

EXTRACTO DE TABACO
PARA CURAR LA SARNA EN LAS OVEJAS
W. SC[illegible]EWIND y Ca.
INTRODUCTORES
288 CALLE MAIPU 288
Modo de usarlo: Para curación en baño 100 partes de agua fria ó caliente, dulce ó salada.
Para curación á mano 80 partes de agua

LA


ES EL
LICOR SANO Y POPULAR
FABRICADO SOLAMENTE
POR




Imprenta del Congreso
300 Balcarce y Moreno 299

Se imprimen Memorias, Tésis y folletos de todas clases
ESPECIALIDAD EN OBRAS CIENTÍFICAS
DE ESTADÍSTICA Y DE LUJO

300 CALLE BALCARCE Y MORENO 299
TELÉFONO núm. 1454

